

VI. 対日投資誘引のハードウェア

対日投資促進のためには、前述のような誘引のソフトウェアの取組とともに、誘引のハードウェアの取組が車の両輪として重要である。

総合特区の区域と特定都市再生緊急整備地域を重複して設定している意味がこの点にある。

情報・通信インフラの整備といった21世紀の国際都市としての国際標準を備えることは当然の前提として、災害に対する東京の脆弱性が海外から懸念されていることを踏まえ、何よりもBCPの観点から東京が安心してビジネスを展開できる環境にあることを示すことが必要である。このため、高い防災性能やエネルギーの自立性を備えた、高レベルの安全性、快適性、利便性の実現を目指していく。

更に、アジアの諸都市と比べて成熟した都市である東京が環境重視という面での先進性を示すことで、アジアの諸都市との差別化を図ることができる。

こうした取組の中で、世界の人々が東京という都市のイメージを強く印象付けられる空間デザインを意識し、景観、街並みや、東京の新たなシンボルとなりうるインパクトのある施設などを整備していく必要がある。

さらに、これらの計画が、国際競争下の他の諸都市にひけをとらないスピードで実現されることが極めて重要である。

1. 空間デザイン

(1) コンパクト・シティ

人口減少社会への移行を前提とすれば、将来の東京の空間デザインは、特区エリアを中心に諸機能を高度に集約した都市づくりを目指すことが基本となる。具体的には、土地の高度利用と豊かなオープンスペースを実現したウォーキングディスタンスのコンパクトな都市である。

山手線外周部から環状7号線沿いに分布する防災上危険な住宅密集地域の不燃化を図り、環状道路沿いにグリーンベルトを形成するとともに、特区地域を中心に山手線の内側エリアにおいては、土地利用の高度化、複合的な用途利用を進める。

ただし、高度成長期とは異なり、新たな社会資本整備に対する投資余力には限界があり、道路、鉄道、上下水道等のインフラを新規に大幅拡充するなど、東京という都市全体を全く新しく作り直すことは難しい。

このため、再開発等を実施するエリアを中心に、道路や上下水道等の公共施設の容量、拡張可能性との均衡を図りつつ、メリハリのある空間の高度利用や街区の再編、用途配置を実現する。

外国企業誘致にとって魅力的な拠点性と象徴性を備えた優良な都市開発プロジェクトを誘導するため、都市再生特別地区や都市開発諸制度の

戦略的な活用による容積率の運用、税制優遇、政策金融等の政策的インセンティブの充実を図り、緑豊かなオープンスペースや業務・商業・文化・交流など、多様な機能を備えた豊かな都市空間を創出する。

(2) 空間の効率的・効果的な活用

都心部に居住機能を含めたあらゆる機能が集積し、平均的な建物は6階建てを基本としているパリなどの成熟した都市と比べると、現在の東京の空間利用は、効率的な利用が図られているとはいえない。

特区エリアにおける再開発の実施に当たっては、土地の大街区化を積極的に進めるとともに、都市交通基盤の再編、整備を行った上で、土地の高度利用を行う必要がある。更に、各街区を連続させることによって、面的な立体利用を図っていくことも考えるべきである。

土地の高度利用に当たっては、空中だけでなく、人工地盤や地下空間を有効に活用する。人工地盤の活用によって新たに生まれる地上部の空間には、積極的な緑化を図り、公園や広場等オープンスペースを創出する。その際、地域が主体となったエリアマネジメント等によって、魅力的な交流空間を形成するなど、東京ならではの空間作りを工夫していく。

それぞれの特区エリアにおけるシンボリックな施設等に係る具体的な空間デザインのあり方（建築物の高さ等）は、敷地規模、容積率、景観形成等を踏まえ、国際都市東京に相応しいものとなるよう工夫する。

なお、再開発等を実施する際には、沿道地区のみでなく後背地に位置する住居系地域を一体的に再開発するなど、再開発等の実施エリアが広く取れるほど都市構造の転換を一体的に行うことが可能となる。このため、開発事業者、周辺住民、地元公共団体が十分な協議を行い、各エリアの将来像の共有を図るとともに、参加組合員に対する税制上の優遇措置を国に対し求めるなど再開発に対する政策的インセンティブについても充実を図っていく。

2. 職住一体、複合機能化

(1) 国際標準のオフィス

外国企業も従前の執務スペースの個別区割りするフロア配置から、執務スペースを大きくくり化する流れにあることから、国際標準のオフィスは、1フロア当たりの床面積をできるだけ大きくとることが求められている。

また、防災安全性や通信インフラ等の機能面の充実はもちろんのこと、コミュニケーションしやすくレイアウトの自由度が高いフロア、さらにはカンファレンスセンターやデータセンターといったオフィスサポート

機能に至るまで、グローバル企業のニーズに沿ったハイグレード・オフィスを提供していく必要がある。

さらに、これからの知識情報化社会における都市のライフスタイルは、職場と住まいのシームレス化がさらに進むものと考えられる。職住はもとより用途混合・複合機能のコンパクトなまちづくりがこれからのグローバル都市の標準となり、都心には24時間、豊かな時間を過ごせる多様な用途を取り入れる必要がある。

こうした観点から、都心部においては、業務系や住宅系といった単純な用途区分の概念にとらわれず、国際ビジネス機能や居住機能、さらには宿泊、物販、飲食、教育、学習、文化、交流、アミューズメント、医療など、あらゆる都市機能を効率的・効果的に配置していくべきである。

(2) 職住近接もしくは混合と豊かな生活・文化空間

都市計画制度上は、都心部の商業地域に住宅を建設することに基本的に制約はなく、むしろ、行政側は、住宅機能の導入を誘導している。

しかしながら、これまで都心部における再開発によって生み出された床は、その単位当たりの賃料収入を考えた場合、オフィスとして利用する方が有利であるという判断から、都心部の再開発において住宅機能が導入されることは極めて少なかった。

ところが、地価の下落傾向が続き、近年では都心部であっても、住宅機能を導入して、ある程度採算性が確保できる水準まで地価が下がった地区が出てきたことから、再開発に伴い都心の既存街区の再編等が進む中で、オフィスと近接した高品質な住宅の供給が進んでいる。

その結果、都心部の業務・商業・文化・交流など多様な機能が集積したエリアに近接した快適な住環境で、豊かな都市生活を送ることが可能な環境が整いつつある。これに加えて、特区エリア内において今後進められる再開発プロジェクトの中には、サービスアパートメントを主要な施設として導入する動きがみられる。

こうしたサービスアパートメントを充実させていくとともに、そこに居住する外国人家族に対し、日常生活に係る情報等をワンストップで提供する生活コンシェルジュ機能といったソフトインフラを導入することによって、外国企業のアジア地域統括拠点をリードする経営層に、都心居住の快適性を提供することが期待される。

3. 高度防災都市

2011（平成23）年3月11日の東日本大震災発生に伴い、地震発生直後には、多くの外国人が海外へ出国したほか、一部の外国企業が本社機能を西

日本へ移したり、一部の大使館が業務機能を西日本へ移行する動きが見られた。また、東京都内の一部も計画停電の対象区域となったことから、大規模な災害が発生した場合でもビジネスの継続あるいは速やかな業務環境の回復が担保されるか不安に思う企業も出ている。

また、東京は世界の大都市の中で、最も災害リスクの高い都市であるといわれている。マグニチュード（M）7級の首都直下地震が発生する確率については、2011年（平成23）9月に東京大学地震研究所（首都直下地震防災・減災特別プロジェクト）から「今後4年以内に70%」、2012年1月に京都大学防災研究所から「今後5年以内に28%、30年以内に64%」という研究結果が出された。

世界市場を相手にビジネスを展開している外国企業にとって、24時間365日、ビジネスを継続できる環境にあることは、海外における拠点を選択するに当たっての前提条件であると言っても過言ではない。

地震国である日本の高層ビルの耐震技術は世界トップクラスである。制震や免震等の最先端の設計・建築技術のみならず、材料・素材分野をはじめとする日本のものづくり技術で培われた総合力が、超高層ビルをはじめとする建築物の安全性を確かなものとしている。

東日本大震災の際、震度5強を超えた地域においても、高度な制震・免震技術に支えられた高層ビルは、ほとんど被害がなかったことを海外にPRしていく必要がある。

更に、世界中の人々が安心して働き、暮らし、訪れ、そして投資する気になるためには、安全な街区を形成し、大規模地震にも強い東京を築くことが大前提である。

このため、再開発や建替え等が実施されるタイミングで、都市再生の制度等を活用し、民間の開発に対しインセンティブを与えることにより、超高層ビルの長周期地震動対策の実施、帰宅困難者や地域住民の一時滞在施設等として利用可能なスペースの確保、防災備蓄品の充実、通信手段の確保等を実施し、高度な防災対応力を備えた建築物を誘導する。

更に、東日本大震災の際に、都内の一部においても計画停電が実施されたことから、電気・熱エネルギーの安定供給についても関心が高まっており、三重の自立型エネルギー供給システムを有していた六本木ヒルズが外国企業の間でも高い評価を得ているなど、系統電力に頼らない自立・分散型エネルギーシステムの構築も重要な課題である。

このため、東京都としては率先して、原発1基分に相当する100万kwを生み出す天然ガス発電所を、民間資本を活用しながら建設を進めるとともに、コージェネレーションシステムや蓄電池、太陽光発電等の再生エネルギーの導入を促進し、系統電力との混合調達を図りながら、開発エリア単位で自

立・分散型の電力・熱エネルギーを創出する。その際、規制緩和措置により、エリア間の電力・熱エネルギーの柔軟な相互融通や非常時のみの電力供給手段を確保することによって、系統電力が途絶えても、最低限のビジネス継続を可能とする。

4. 環境先進都市

業務機能が集積する特区エリアこそ十分な環境対策が必要である。

都市は従来、農村や里山に自然を求めてきたが、今後は、都市の中に自然豊かな森を形成することを目指すべきである。

都心には、皇居や赤坂御所、青山霊園、浜離宮、芝公園など、大規模な緑地が数多く点在している。これら既存の緑の資源を活かしつつ、都心に緑のネットワークや風の道をデザインし、創造していく必要がある。

そのため、大規模開発を推進する中で、都市のコンパクト化、土地の上下空間への高度利用により新たに創出したオープンスペースを活用して、計画的に足元に空地や緑地を確保し、豊かな水や緑の空間を形成していく。

新たに創出されたオープンスペースでは、生物多様性の保全にも配慮しつつ、地形等地域の特性を活かした緑化を進めていくことも求められる。

世界規模での大きな関心事項となっているCO₂の削減についても、世界初の都市型キャップ&トレード制度を運用し、着実に成果を上げている東京として、最先端省エネ技術の活用や低炭素ビルの建設加速化などを更に推進することに加え、電気自動車、燃料電池車の普及促進を図り、最先端の低炭素都市の実現を目指す。

その際には、「賢い節電」を推進するとともに、特区エリアを中心にIT技術を活用したエネルギーマネジメントシステムを組み込んだ都市づくりを進め、低炭素・快適性・防災力を兼ね備えたスマートエネルギー都市を目指す。

都市の低炭素化を進めるうえでは、自動車から公共交通機関への利用促進を図ることが有効である。したがって、鉄道へのアクセス性を高めるための交通基盤整備や、公共車両を優先する交通管制システム、新しい公共交通機関の導入等により、公共交通機関の利便性を向上させる。

加えて、国産の木材を積極的に活用することにより、国内の森林資源の適切な維持・管理や環境保全または水源かん養などの機能を維持し、循環型社会を構築していく。

こうした都市開発を通じての新たな環境創造の取組がヒートアイランド現象や地球温暖化問題の解決につながり、環境先進都市としての東京を世界にPRすることになるとともに、次の世代に住みよい地球を残すことにつながっていく。

5. 国際都市としてのインフラ整備

(1) 航空

都心から至近距離に24時間対応可能な国際空港があるというグローバルコネクティビリティ（国際的なアクセスの良好性）を最大限PRし、活用していく。

羽田空港は、2010（平成22）年10月に4本目の滑走路（D滑走路）の供用が開始され、国際定期便が就航した。今後予定されている国際線ターミナルの拡張（2013年度）やC滑走路の延伸（2014年度）、国際定期便発着枠の拡大（2013年度）により国際化をさらに進展させ、昼間時間帯における長距離のアジア主要都市や欧米便の運航を確保するとともに、アジア諸都市などへ更なる就航拡大を図っていく。

また、ビジネスジェットの入体制の強化及びビジネスジェット利用者の利便性の向上を図っていくため、横田基地の活用とともに羽田空港に、他の一般旅客とは区別されたビジネスジェット利用者の専用動線が確保され、迅速にC I Q¹手続が実施される体制が充実されるよう、国に働きかける。

24時間利用可能な羽田空港の機能を十分発揮させるためには、羽田空港と都心部を結ぶ交通の利便性を高めることも重要である。空港直行バスへの公共車両優先システムの導入推進や、深夜早朝時間帯に運航される国際定期便へのアクセス向上など、公共交通機関等の柔軟な運行により、利用者の利便性を確保する。

さらに、国際空港としての羽田空港の利便性を最大限活かすためには、隣接する羽田空港跡地を活用した国際会議や産業交流のための施設整備や羽田空港と都心を結ぶ京急線や東京モノレールの駅改良などの羽田空港利用者の利便性の向上といった様々な措置を検討していく必要がある。

(2) 広域幹線道路網

首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、圏央道のいわゆる三環状道路は、首都圏の広域的な高速走路ネットワークを構築し、都心を通過する交通を迂回させるなど、東京の渋滞問題を解決する重要な道路である。

このため、首都高中央環状線は、東京都自らも事業者として品川線を

¹ CIQ とは、国境を越える交通及び物流において必要であるとされる手続のことをいう。税関（customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）を包括した略称であり、あるいは、それらを執り行う機関または施設を指す。

施行し、平成25年度の全線開通を実現するとともに、東京外かく環状道路は関越道～東名高速道間を2020（平成32）年までに完成させる。加えて、東名高速道路以南についても、早期事業化を実現する。また、圏央道は、国に強く働きかけ、早期に全線開通を実現する。

三環状道路の完成をはじめとした幹線道路網の整備等により、区部の混雑時平均旅行速度25km/hを達成する。

(3) 海運

日本と海外との貨物の出入りの99%が港湾で行われており、港湾機能のあり方は日本経済のあり方そのものに関わる問題である。

一般に日本の港湾は、近年、リードタイム（入港から搬出までの時間）の大幅な短縮・改善が図られてはいるものの、海外と比べてコストが高く、手続が煩雑で面倒と言われている。日本の港湾への寄港率が急速に低下するなど国際競争力が落ちており、こうした傾向は京浜三港（東京、川崎、横浜）においても例外ではない。

今後、東京港をはじめとする京浜三港が、国際競争力を備えたアジアのハブポートの地位を確立するためには、総合的な戦略の下、京浜三港全体の連携を強化し、港湾機能の充実強化や三港一体的な港湾経営を実現する必要がある。このため、東京・横浜の埠頭会社の経営統合により京浜港の一体的な港湾経営を実現し、民間の経営ノウハウを活かした利便性向上、コスト低減策を推進する。

また、国道357号の整備促進や臨港道路の充実、コンテナバージ輸送の拡充など、東京・川崎・横浜三港間の輸送の円滑化により、三港の物理的一体化を図ることも重要である。

東京港においては、船舶の大型化に対応するため、新たなコンテナターミナルの整備を推進するとともに、既存埠頭の再編によりコンテナ貨物取扱容量を拡大する。また、コンテナ貨物取扱量の増加に対応するため、臨港道路南北線の整備を推進し、物流の円滑化を図る。

(4) 通信

東京のICT（Information and Communication Technology）基盤は世界でも高いレベルにある。日本の光ファイバーによるアクセス回線の普及率はOECD加盟国中トップクラスにあり、中でも東京は超高速ブロードバンド利用可能世帯の割合が100%に達するなど、国際会議がテレビ会議で実施可能なレベルの基盤が十分に整備されている。

ワイヤレスブロードバンドサービスについても、LTE（Long Term Evolution；高速データ通信を実現する移動体通信規格）技術を使った携

帯電話サービスが既に提供されているほか、W i M A X技術を用いた広帯域移動無線アクセスサービスなどもあわせて提供されるなど、高速・大容量で利便性の高いサービスが導入されている。

このように、東京のI C T基盤は高水準で整備されてきているものの、外国人の視点から見たサービスの普及や利活用の面では、さらなる改善の余地がある。国際都市東京として、外国人が制約なく都心の暮らしの利便性や高質のサービスを享受できるようにするため、セキュリティや防災、医療・健康、交通などあらゆる分野でI C Tを利活用しやすくすることが必要であり、ハードの基盤整備のみならず、外国語による各種情報の発信などソフト面での環境整備も一層推進する必要がある。

(5) 都市内交通網

都市交通については、東京の交通渋滞は以前よりは改善されてきており、自動車環境性能の向上とあいまって、渋滞による大気汚染を感じさせることは少ないといった面では、東京はアジアの諸都市と比べて優位性がある。

しかしながら、成熟した欧米の都市と比べれば、都市内旅行速度等はまだ改善の余地がある。とりわけ、都心部への通過交通の流入がもっと少なくなれば、特区エリア内あるいは特区エリア間の円滑な交通が確保できるようになる。

このため、首都高速中央環状線や東京外かく環状道路、圏央道のいわゆる三環状道路の整備を進めるとともに、環状2号線などの幹線道路ネットワークの整備を強力に推進し、都心部を含めた物流・交通機能を格段に向上させていく。

加えて、東京メトロと都営地下鉄の一元化により、運賃の一体化や二重改札を解消し利用者の利便性を図り、質・量ともに世界一の地下鉄網を提供する。