

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>一 税制・予算関連</p> <p>1 法人事業税および法人住民税の超過課税について わが国の経済活力を回復・向上させるためには、法人実効税率を主要国なみに引き下げることが必要であり、その一環として、法人事業税および法人住民税の超過課税を撤廃されたい。</p> <p>2 事業所税について 事業所税は、応益課税という観点からは固定資産税や法人事業税の外形標準課税との二重負担となっていることに加え、都市政策の基本的方向が業務機能の分散から集積の誘導へと大きく変化していることから、業務機能の集中抑制に資するために導入された事業所税は撤廃すべきである。 事業所税を撤廃しない場合にあっても、事業者の納税に係る事務コスト軽減の観点から、資産割における課税標準面積を事業者の専有部分のみとし、共用床面積の算出・加算を廃止するよう東京都から国に働きかけられたい。</p> <p>二 都市計画・建築行政関連</p> <p>1 国際戦略総合特区（仮称）制度について 政府の「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）で予定されている国際戦略総合特区（仮称）制度は、国際レベルでの大都市の競争力を高め、経済成長を牽引する企業の集積や対日投資の拡大を促進する上で極めて有意義な制度である。 については、民間事業者の都市開発投資を誘導する観点から、東京都心エリアや臨海エリア等における地域指定と具体的な構想づくりに向けた都の方針を早急に明らかにされたい。</p>	<p>一</p> <p>1 法人事業税及び法人住民税の超過課税については、大都市特有の様々な財政需要に対応するために実施しているところです。</p> <p>2 事業所税は、人口、企業が集中している大都市の都市環境の整備及び改善に必要な財源の確保を図るための目的税であり、厳しい財政事情の中において大都市における都市基盤整備財源を支える重要な役割を担っています。 (以上 主税局)</p> <p>二</p> <p>1 国際戦略総合特区制度については、国は、制度を発表後、具体的な中身等を明らかにしないまま、平成22年9月下旬まで地方自治体や民間企業等から、アイデアを募集したところです。都としては、国際コンテナ戦略港湾総合特区など4件のアイデアを提案しました。 今後、国は、この結果等を参考に制度案をまとめ、平成22年度中に、国会で、制度創設の法案審議が行われる予定だと聞いています。 東京が、世界都市として更に発展を続けるためには、多方面からの投資の誘発や、規制緩和を進めることが不可欠であり、都は、引き続き、国の動きを注視していきます。 (知事本局)</p>

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>2 都道路占用許可基準における地下通路の整備基準について 東京都道路占用許可基準の細則二十の(三)および(五)によると、地下通路の道路占用に関して、「通路は、原則として道路の中心線に対して直角に結ぶものであること」および「通路の幅員は、必要最小限とし、六メートル以下とすること」を定めている。 しかしながら、再開発と併せて、既存の駅コンコースや地下街との一体的な地下空間や地下歩行者ネットワークを整備する場合、上記基準では限定的な接続しかできない。 ついては、地下通路について、縦断的な道路占用や6m超の幅員を認めるなど柔軟な運用をされたい。</p> <p>三 改正環境確保条例関連 総量削減義務と排出量取引制度には、テナントの事業活動に起因するCO₂排出責任をビルオーナーに転嫁する仕組みになっていることや企業単位でエネルギー管理を行う改正省エネ法等の国の制度と整合が取れていないこと等の問題があり、温室効果ガス削減に向けた国の関連制度の整備の際に抜本的な見直しを図られたい。 また、基準排出量の算定・検証、トップレベル事業所の認定等について、手続きの実態を把握し、事務の簡素化に向けて必要な運用の見直しを図られたい。 さらに、排出量の取引方法や取引価格が当事者間の交渉に委ねられているが、市場に出回る余剰排出量の不足により、取引価格の高騰や取引の不成立等が懸念される。 ついては、安定的な取引市場の形成が可能か否かにつき、都においてシミュレーションを行い、その結果を公表するとともに、必要な施策を検討されたい。</p>	<p>2 地下占用については、道路交通及び道路の構造に及ぼす影響が大であることから、通路の占用は、通路の設置によって地上交通の緩和又は多数人の避難等相当の公共の利便に寄与する場合に限ることとしています。 通路幅員については、計画段階において、歩行者の予想交通量を、個々にご相談いただいて、判断しています。すなわち、許可基準において「6m以下」としていますが、当該通路における予想交通量から算出される必要幅員が、これを超える場合には、必要最低限の範囲で、6mを超えるものを認める運用をしています。 また、地下通路については、車道を横断することを主な目的に設置されることを考慮し、「原則として道路の中心線に対して直角」方向の占用を許可しています。 なお、縦断的な地下通路については、道路としての地下歩行者専用道や、道路占用による地下通路がありますが、これらの施設や占用形態は、既存の都市施設への影響が大であることから、いずれも都市計画手続きを経て整備することとなります。 (建設局)</p> <p>三 東京都環境確保条例に基づく総量削減義務と排出量取引制度では、事業所の所有者を義務対象者とする一方、すべてのテナント事業者にも所有者の削減対策に協力する義務を、一定規模を超える特定のテナント事業者には、テナント事業者独自の対策の計画書を作成・提出し、計画的に対策を推進する義務をそれぞれ課し、削減義務の履行に向け、オーナーとテナントが一体となった取組の推進を求めています。都は、今後、計画書に基づくテナント事業者の指導やテナント対策セミナー等を通じ、継続してテナント事業者の削減対策を促してまいります。 また、改正省エネ法では、これまでどおり事業所単位のエネルギー管理指定工場の仕組みに加え、企業単位の仕組みが導入されましたが、都も事業所単位の取組とともに、削減義務の対象以外の中小規模事業所に対しては企業単位による地球温暖化対策報告書制度を導入しており、国と同様に事業所単位、企業単位の両面から取組を進めています。次に基準排出量の算定・検証、トップレベル事業所の認定・検証等については、それぞれ算定ガイドライン、検証ガイドラインを定め運用していますが、今後、対象事業所における手続きの実態や技術開発の進展等に応じ、必要があれば適宜見直しを行ってまいります。 さらに、排出量取引制度については、円滑に運用されるよう、都は、義務対象事業所の排出量実績の推移やオフセットクレジットの発行量等を把握し、クレジット等の供給量の確保に努めてまいります。排出量取引制度の詳細については、平成22年度末までに排出量取引運用ガイドラインを定め、その中で排出量取引の手続きや円滑な制度運用に向けた都の対応の方向性を規定する予定です。 (環境局)</p>

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>四 消防行政関連 火災予防条例に基づき防災センターの設置が必要となるビルでは、評価申請書記載の防災要員を配しているが、事務用途のビルでは夜間、土日には在館人員がほとんどいないのが実態である。 ついては、こうしたビルの実態に合わせた柔軟な配置が可能となるよう、運用の弾力化を図られたい。</p>	<p>四 大規模な防火対象物については、火災予防条例を根拠に防災センターにおいて集中管理すること及び防災センター要員を常時配置することが義務付けられており、また、火災予防条例だけでなく消防法施行規則にも関係する規定があるため、夜間、土日であっても不在にはできません。 防災センター要員の人数については、対象物の用途及び在館人員にかかわらず、防災センターを中心とした適正な活動ができる人員の配置は必要であり、防災センター評価結果の人数を指針として、ビルの実態に応じて運用しております。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p>