

大都市圏戦略の策定・推進について

平成22年9月21日

国土交通省 国土計画局

プライスウォーターハウスクーパース社 「Cities of Opportunity」(2010年4月)

○世界の産業・金融・文化の中心主要21都市を対象に、都市を活性化する主要素(都市力)を10の領域・58の指標を用いて分析。
○東京は、交通インフラ(トップ)や健康・安全面で高い水準にある反面、コスト(最下位)や居住環境面で低いランクに。

領域	指標数	指標	順位			
			1位	2位	3位	東京
知的財産	4	・世界トップ500の大学のシェア・高等教育の人口率 ・トップ100のMBA大学のシェア・医学校数	パリ	ニューヨーク	東京	3位
技術・IQ・イノベーション	5	・生医学分野の技術移転・情報通信技術能力・研究開発に関する国内総支出率 ・情報技術競争力指数・人口当たりの携帯電話普及率	ニューヨーク	シカゴ	東京	3位
経済力	8	・500の世界規模の本部立地数・総労働人口のうち金融・ビジネスサービス従業員割合 ・国内市場資本総額・株主保護のレベル・インフレ率・通貨の強さ ・海外直接投資によって供給される新規プロジェクト数 ・海外直接投資によって供給される新規設備投資の総額	ロンドン	パリ	ニューヨーク	11位
交通・インフラ	7	・登録タクシー数・軌道輸送の総マイル・主要空港の出入乗客数 ・航空機の移動・交通渋滞対策の評価・公共交通機関のコスト ・超高層ビルプロジェクト数	東京	シカゴ	ロンドン	1位
ビジネスのしやすさ	6	・雇用の簡易性・ビジネス時間の柔軟性・退職(転職)の容易性 ・入国の容易さ・ビザ旅行の柔軟性・外国大使館・領事館数	シンガポール	香港	ロンドン	10位
コスト	4	・ビジネス占有コスト・生活コスト・購買力・税率(総合)	ヨハネスバーグ	ロサンゼルス	トロント	21位
健康・安全・セキュリティ	5	・犯罪数・外国人対応できる病院数・幼児の生存率 ・政治・社会環境・病気危険度	ストックホルム	東京	トロント	2位
持続可能性	5	・環境都市としての評価・空気の質・リサイクル率 ・都市緑地面積の割合・二酸化炭素年間排出量	ストックホルム	シドニー	フランクフルト	9位
人口・居住性	7	・生産年齢人口・居住者の国籍の多様性・住宅供給の質 ・平均通勤時間・居住性・快適温度・自然災害リスク	フランクフルト	シドニー	ロサンゼルス	16位
生活・インフラ	7	・余暇(レストラン、劇場等)の品質と多様性・ホテルの部屋数 ・スカイライン、高層ビルの景観・外国人観光客数・世界トップ100のレストラン数 ・世界のファッションの中心地ランク・出張費用指数	ニューヨーク	ロンドン	香港	7位
計	58		ニューヨーク	ロンドン	シンガポール	8位

※ 指標欄…東京の順位について、赤字は上位3位、緑字は下位3位 ※順位欄…東京の背景を赤色、アジアの背景を黄色

(財)森記念財団 都市戦略研究所 「世界の都市総合ランキング」(2009年10月)

○より魅力的でクリエイティブな人や企業を世界中から惹きつける力こそが「都市の総合力」であるという観点から評価。

○6分野の69指標からの35都市の分野別総合ランキングを示している。(※具体的な使用指標については未公表)

○東京は、総合4位。「経済」(2位)、「研究開発」(2位)、「環境」(4位)で高ランク。

分野	指標数	指標グループ	指標	順位					
				1位	2位	3位	東京	大阪	福岡
経済 (14指標)	3	市場の魅力	・GDP ・一人当たりのGDP ・GDP成長率	ニューヨーク	東京	ロンドン	2位	26位	31位
	3	経済集積	・証券取引所の株式時価総額 ・世界トップ300企業数(営業利益ベース) ・従業者数						
	5	ビジネス環境	・完全失業率 ・対事業所サービス業従業者数 ・平均賃金水準(対ニューヨーク) ・優秀な人材確保の容易性 ・一人当たりのオフィス面積						
	3	法規制・リスク	・経済自由度指数 ・法人税率 ・政治、経済、商機の各リスクによる指数						
研究 開発 (8指標)	3	研究開発	・研究者数 ・世界トップ200の大学数 ・数学、化学に関する学力	ニューヨーク	東京	ロンドン	2位	15位	24位
	2	受入態勢・支援制度	・外国人研究者の受入体制 ・研究開発費						
	3	研究開発成果	・産業財産権(特許)の登録数 ・主要化学技術賞受賞者数 ・研究交流機会の多さ、成果発信の活性さ						
文化 交流 (18指標)	4	交流・文化発信力	・コンテンツ輸出額 ・国際コンベンション開催件数 ・世界主要な文化イベント開催件数 ・育成機関、発表機会、素材の入手等の創作活動の環境	ロンドン	ニューヨーク	パリ	6位	27位	35位
	2	宿泊環境	・ハイクラスホテル客室数 ・ホテル総数(WEB上で英語予約可能なもの)						
	5	集客	・ユネスコ世界遺産(100km圏) ・文化的な刺激、文化的魅力及び芸術、文化への接触機会 ・劇場、コンサートホール数 ・有名美術館、博物館数 ・スタジアム数(一定規模以上)						
	2	買物と食事	・商品の魅力、買い物環境に対する満足度 ・食事の選択肢、値段等に対する満足度、魅力						
	3	交流実績	・外国人数 ・海外からの訪問客数 ・留学生数						
居住 (13指標)	2	就業環境	・総労働時間 ・経営者からみた従業員の生活満足度	パリ	ベルリン	バンクーバー	19位	15位	11位
	2	住居コスト	・賃貸住宅平均賃料 ・平均物価水準(対ニューヨーク)						
	4	安全安心	・人口当たり殺人件数 ・災害への対応力 ・衛星 ・近隣住民との良好なつきあい						
	5	都市生活機能	・人口密度 ・医療水準(サービス) ・外国人学校、多国籍児童受入学校の充実度 ・小売店舗の充実度 ・飲食店の充実度						
環境 (10指標)	4	エコロジー	・ISO14001取得企業数 ・再生可能エネルギー比率 ・リサイクル率 ・CO2排出量	ジュネーブ	チューリッヒ	ウイーン	4位	19位	17位
	4	汚染状況	・SPM濃度 ・SO2濃度 ・NO2濃度 ・水質						
	2	自然環境	・都心部の緑被状況 ・気温の快適性						
交通・ アクセス (8指標)	4	広域交通インフラ	・国際便直行便就航都市数 ・国際線旅客数(主要空港) ・滑走路本数(主要空港)	パリ	ロンドン	アムステルダム	11位	32位	31位
	4	都市内交通インフラ	・公共交通(主に地下鉄)の駅密度 ・公共交通の定時制 ・通勤、通学の所要時間 ・タクシー運賃						
計	69			ニューヨーク	ロンドン	パリ	4位	25位	30位

※順位欄…日本の背景を赤色

アーバンランド・インスティテュート社 & プライスウォーターハウスクーパース社
 「Emerging Trends in Real Estate Asia Pacific」(2009年12月)

○アジアの20都市を対象に不動産有望投資先ランキングを示している。

○不動産の投資展望について、東京は、2007年から上位にランクされてきたが、2010年は7位とランクを下げた。大阪は、2007年に1位となった後、毎年下落し、2010年は18位となっている。

○上海が、不動産投資展望・開發展望とも1位(2010年)となっている。

指標	順位				
	1位	2位	3位	東京	大阪
投資展望 (2007)	大阪	上海	東京	3位	1位
投資展望 (2008)	上海	シンガポール	東京	3位	4位
投資展望 (2009)	東京	シンガポール	香港	1位	15位
投資展望 (2010)	上海	香港	北京	7位	18位
商業施設 投資	上海	ホーチミン	香港	12位	19位
オフィスビル 投資	ソウル	東京	シドニー	2位	18位
ホテル投資	ムンバイ	ホーチミン	ニューデリー	9位	16位
物流施設・ 産業施設 資産投資	ムンバイ	上海	北京	13位	16位
賃貸集合 住宅投資	ムンバイ	ニューデリー	上海	5位	18位
開發展望 (2010)	上海	ムンバイ	ホーチミン	15位	20位



大都市圏の現状／諸外国の大都市圏の計画概要1

	パリ大都市圏「グランパリ」	ロンドン大都市圏「ロンドンプラン」	ワシントンD.C.大都市圏「首都総合計画」
計画策定主体	・ 国	・ 大ロンドン行政庁 (Greater London Authority)	・ 首都計画委員会 (National Capital Planning Commission) ※連邦政府の一機関
計画区域	・ グランパリ法 (2010年6月3日制定) では、対象範囲は明示されていないが、パリ市、隣接3県及びその周辺のプロジェクトで構成	・ City of Londonと32のバラの区域	・ ワシントンDC、メリーランド州の2郡、ヴァージニア州の4郡 (各郡のすべての都市を含む)
計画策定目的	・ 世界の大都市と競いうるパリの経済成長を実現 ・ イル・ド・フランス州の重要な地域を公共交通機関で接続し、持続可能な経済開発を推進	・ さらなる人口増加が見込まれる中、①経済成長、②貧困解消、③環境配慮を同時に実現することにより、ロンドンを持続可能な世界都市として発展	・ 連邦政府のニーズに対応するとともに、地域の住民、就業者及び来訪者の生活を豊かにし、アメリカ国民が望む都市の形態と特色を備えた、活気ある首都を形成
圏域内の機能分担の考え方	・ グランパリ法では、整備すべき公共交通機関のルートが大まかに示されているのと、サクレ台地開発に関係する自治体名が列挙されているのみ。(サクレ台地では新たな行政機関の設置を予定)	・ アウターロンドン : 従来はベッドタウンの性格が強かったが、交通インフラの整備を通じ、経済中心地の開発を推進 ・ インナーロンドン : 経済成長を継続させるとともに、居住地としても発展させ、人口増加を目指す	・ 郊外のスプロールを抑制し、よりコンパクトな形の開発を奨励 ・ 既存の高輸送能力を備えた交通施設の近辺に、連邦による開発を集中させる ・ スマートグロースと持続可能な開発という理念の下、公共交通機関の整備、環境・天然資源の保護、コンパクトな土地利用パターンの開発を推進
拠点・集積	・ パリ南西に位置するサクレ台地を、科学技術研究の戦略的拠点として開発 ・ その他は、拠点開発の方法 (新駅周辺の先買い権等) が示されているだけで、具体的な開発イメージは示されていない。	・ 中心地区 (Central Activities Zone) : ビジネス、商業、観光、文化の中心 ・ 強化地区 (Opportunity Areas/ Intensification Areas) : 工場跡地等の未利用地を、住宅・ビジネス拠点として開発 ・ 再生地区 (Regeneration Areas) : 貧困地域を、教育・訓練、保健、治安、交通アクセス、雇用、環境、住宅等の面で改善	・ 連邦政府機関はコロンビア特別区 (DC) に集積
計画に位置づけられた主な施策・事業	・ 国が保証する財源によるパリ中心部・主要ビジネス拠点・空港を結ぶ無人地下鉄 (延長130km) の整備 ・ 新駅周辺の集中的開発 (国が先買い権を設定) ・ スプロール防止のための毎年7万戸の住宅建設 ・ サクレ台地における研究都市の整備	・ 経済的・社会的に問題を抱えたロンドン東部を中心に、交通インフラの整備と都市再開発を推進 ・ オープンスペースネットワークの保護・拡大	・ 連邦政府機関の最適配置 ・ 大使館・国際機関の最適配置 ・ マルチモーダルな輸送手段及び公共交通志向型開発 (TOD) の推進 ・ 公園・水辺空間・オープンスペースの整備 ・ 連邦所有地における環境保全 ・ 歴史的都市計画・建築物等の保全 ・ 来訪者のための文化施設等の整備

	シンガポール大都市圏「コンセプトプラン」	ソウル首都圏「首都圏整備計画」	長江デルタ地区「長江デルタ地区地域計画」
計画策定主体	・ URA(都市再開発庁)	・ 国	・ 国家発展改革委員会
計画区域	・ シンガポール全域	・ ソウル特別市、仁川広域市全域及び京畿道31市・郡	・ 上海市の1直轄市、江蘇省、浙江省の2省
計画策定目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 繁栄した世界的業務中心地となる活力あふれる都市 ・ 国民が自ら認識できるユニークな個性を持った都市 ・ 活力、刺激、娯楽のある楽しい都市 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏の人口安定化(首都圏の人口の増加を抑制し、現状維持を図る) ・ 持続可能な首都圏の成長管理と基盤づくり ・ 地方とともに発展する首都圏の実現 ・ 東北アジアの経済中心地となるための国際競争力強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長江デルタ地区の総合競争力の強化と持続可能な発展の実現、それによる長江流域及び全国における持続可能な発展の実現 ・ 国家総合力、国際競争力及び全国の経済発展の推進・強化
圏域内の機能分担の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「開発ガイドプラン」により全国を55地区に区分し、各地域の実情に合わせた計画を策定 ・ 郊外に、産業毎のゾーニングではなく、周囲の環境に与える影響(有害物質を扱うか扱わないか)をベースとしたゾーニングを導入 ・ 新たに「ホワイトゾーン」(用途指定がない地域)を導入し、「生活-仕事-遊び」の伴った環境を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○首都圏を3圏域に分類し、人口・産業の適切な配置を誘導 ・ 過密抑制圏域(ソウル、他16市):過密の防止、都市問題の解消 ・ 成長管理圏域(14市、1郡):都市問題が相対的に少ない後進地域で移転機能の受入可能 ・ 自然保全圏域(5市、3郡):自然環境保全が必要な区域で最小限度の開発のみを許容 	<ul style="list-style-type: none"> ○上海の国際経済・金融・貿易・水上運輸における中心的役割を生かし、現代サービス業と先進製造業を発展させ、地区全体の発展及び国際競争力を強化。以下の地域に分類。 ・ 交通沿線地域:高度技術産業等集積地域 ・ 長江沿岸地域:基礎産業発展地 ・ 杭州湾沿湾地域:先進製造業集積地 ・ 太湖周辺地域:地域コンベンションセンター及び研究開発拠点
拠点・集積	<ul style="list-style-type: none"> ・ マリーナ・ベイにビジネス中心地「新ダウNTOWN」を建設、新ビジネス・金融街の拡大を指向 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多核連携型:仁川、京畿地域に10の中心都市圏を形成し、都市圏別に自立性を高める ・ クラスター型産業ベルト構想 ソウル市及び周辺地域:業務・都市型産業ベルト 水原・仁川地域:国際物流・先端産業ベルト 京畿道北部地域:南北交流・先端産業ベルト 京畿道東部地域:田園・休養ベルト 京畿道南部地域:海上物流・複合産業ベルト 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上海市、江蘇省の南京等の16市を「計画中心区域」に指定。 ・ 上海:国際競争力の高い産業イノベーション基地と科学技術研究開発センターを建設 ・ 南京:先進製造業拠点、現代サービス拠点と長江水上運輸物流センター、科学技術イノベーションセンターを建設 等
計画に位置づけられた主な施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 選択性ブロック再開発計画(古い住宅の入居者に、同ブロック内の新築住宅を提供) ・ 都市部における高層住宅の供給 ・ 密集しているビジネス地区の拡大 ・ 都心部外周における鉄道線の整備 ・ 歴史的建造物の保護 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口集中誘発施設及び開発事業の管理(2006年から5年間で年間900万坪の宅地開発、年間30万戸の住宅供給、工場の総量規制を維持、大学新設は制限、境界地域への移転を支援) ・ 広域施設の拡充(鉄道・道路網、国際空港、港湾) ・ 環境保全と管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口の適正配置(上海-南京など特大都市は人口抑制、重点生体保護区域の人口は、資源環境キャパシティの大きい都市へ移転させ、人口の集積度を向上) ・ 交通施設整備の推進(北京-上海高速鉄道等) ・ 全国及び地域の総合運輸中枢(港湾・空港)の整備 ・ 石炭、石油、ガス、電力、新エネルギーを中心とするエネルギー基礎施設の建設

○平成21年6月12日、大都市圏制度に関する政策のあり方について調査審議するため、国土審議会広域自立・成長政策委員会(寺島実郎委員長)の下に大都市圏政策ワーキングチーム(浅見泰司座長)を設置(計5回開催)し、以下の内容で構成される「中間取りまとめ」を行ったところ。

1. 大都市圏の国際競争力の向上

- 我が国の大都市圏の国際競争力を向上させることは、国家戦略的観点から必要
- 世界的に見ても、成長を遂げている大都市圏においては、個々の都市政策だけではなく、広域的な計画(戦略)が策定され、国際競争力の強化を図っている

2. 今後の大都市圏政策のあるべき姿

- 世界的な大競争に勝ち残っているのは、成長著しい広域的なブロックである「メガリージョン」
- 我が国の大都市圏が、大競争に勝ち抜く真のイノベーションセンター、スーパーメガリージョンを目指すとともに、成熟国家に見合った大都市圏の実現を目指す政策体系への転換が必要

3. これまでの大都市圏整備計画等の評価

- (1) 計画の策定主体について
○国の長期計画に基づいて各種計画が策定される片方向のスタイルは、現在の社会経済情勢にあわない
- (2) 計画の見直しについて
○計画期間途中の見直しに抑制的な計画スタイルでは、現在の社会経済の急速な変化に対応できない
- (3) 成長管理型の計画体系について
○主として成長管理の観点からの方針を示すことが主な目的であるが、制度創設当初とは大都市圏の開発を巡る状況が大きく変化
- (4) 広域的な緑地の保全について
○近郊緑地保全制度を活用し、大都市圏の緑地保全に効果。生物多様性などの新たな要請も踏まえ、引き続き広域的な緑地保全に取り組む必要

4. 大都市圏計画の目指すべき方向性

- (1) 地域主権型の計画への転換
○戦略策定に向けては、地域の多様な主体の提案を十分に踏まえるプロセスが必要
○国が戦略を示すが、具体的な事業などは地域の多様な主体が主体的かつイノベータティブに推進する必要
- (2) 機動的で弾力性のある計画への転換
○社会経済情勢の急速な変化に対応するため、機動的で弾力性のある計画の見直しプロセスが必要
○地域の多様な主体が全体最適を模索するダイナミズムの実現が可能となるよう機動的に見直していくスタイルに転換
- (3) ネガティブ・プランニングからポジティブ・プランニングへの転換
○大都市圏の国際競争力を向上させるためには、関係者が戦略を共有し、地域の多様な主体の取組を誘発するスタンスへの転換が必要
○従来の成長管理を重視したネガティブ・プランニングから、新たな創意工夫による取組を誘発するポジティブ・プランニングへ転換

「国土交通省成長戦略会議報告書」(平成22年5月17日公表)

総論－II 成長メカニズムの大胆な転換にむけて

2. 旧来メカニズムとの決別と新しい市場環境の構築

公共事業費減少の中、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、「国土の均衡ある発展」に代表されるばらまき行政・再配分からの脱却を図り、限られた公共投資を費用対効果に応じて集中的に配分する。

5. 住宅・都市分野

I. 大都市イノベーション創出戦略

日本の成長を実現する上で、まず国を挙げて喫緊に取り組むべきことは、アジア諸都市の台頭による日本の国際競争力の相対的低下への懸念の中、国の成長を牽引するエンジンである世界都市東京をはじめとする大都市について、国の主導により、大都市に関する戦略を明確にし、大都市の再生や成長を促す従前の仕組みを更に発展させ、これまでの既成の考え方にとらわれず規制緩和や金融措置などを講じることにより、民間の資金・活力・アイデアを最大限に引き出して国際競争力を強化することである。

その結果、激化する国際都市間、特にアジア間競争に勝ち抜き、世界中から人、モノ、金、情報を呼び込むアジアの拠点、世界のイノベーションセンターとなることを目指す。

テーマ別の政策検討

I 大都市イノベーション創出戦略

～国際都市間競争に打ち勝ち、世界のイノベーションセンターへ

世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化

1) 将来目指す姿・あるべき姿

東京をはじめ我が国のポテンシャルの高さを世界に発信可能な大都市において、オフィス機能の単なる拡大でなく、以下の多様な機能が備わった都市拠点を形成することにより、激化する国際都市間の競争に勝ち抜き、人、モノ、カネ、情報を呼び込むアジアの拠点、イノベーションセンターを目指す。特に東京においては、羽田の24時間国際拠点空港化等を契機として文化・交流機能や交通アクセス機能を強化し、経済と環境が両立した世界最先端の「ビジネス・エコシティ」を目指す。

3) 課題に対応した政策案

早期の実現を目指すもの(平成23年度概算要求を含む。)

- ① ii) 国家戦略的観点から「大都市圏戦略基本法(仮称)」を制定し(首都圏整備法等を抜本改正)、国が国家戦略として「大都市圏戦略」を策定する(平成23年度)。

「新成長戦略 ～『元気な日本』復活のシナリオ～」(平成22年6月18日閣議決定)

第3章 7つの戦略分野の基本方針と目標とする成果

フロンティアの開拓による成長

(4) 観光立国・地域活性化戦略

～地域資源の活用による地方都市の再生、成長の牽引役としての大都市の再生～

(大都市の再生)

大都市は、これまでは国の成長の牽引役としての役割を果たしてきたが、ソウル、シンガポール、上海、天津等の他のアジア都市は国を挙げて競争力向上のための取組を推進しており、国としての国際的、広域的視点を踏まえた都市戦略がなければ、少子高齢化もあいまって東京でさえ活力が失われ、国の成長の足を引っ張ることになりかねない。

このため、成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。この整備に当たっては、厳しい財政事情の中で、特区制度、PFI、PPP等の積極的な活用により、民間の知恵と資金を積極的に活用する。

工程表

