

第1回 大都市戦略検討委員会資料

国土交通省 都市局
平成27年3月

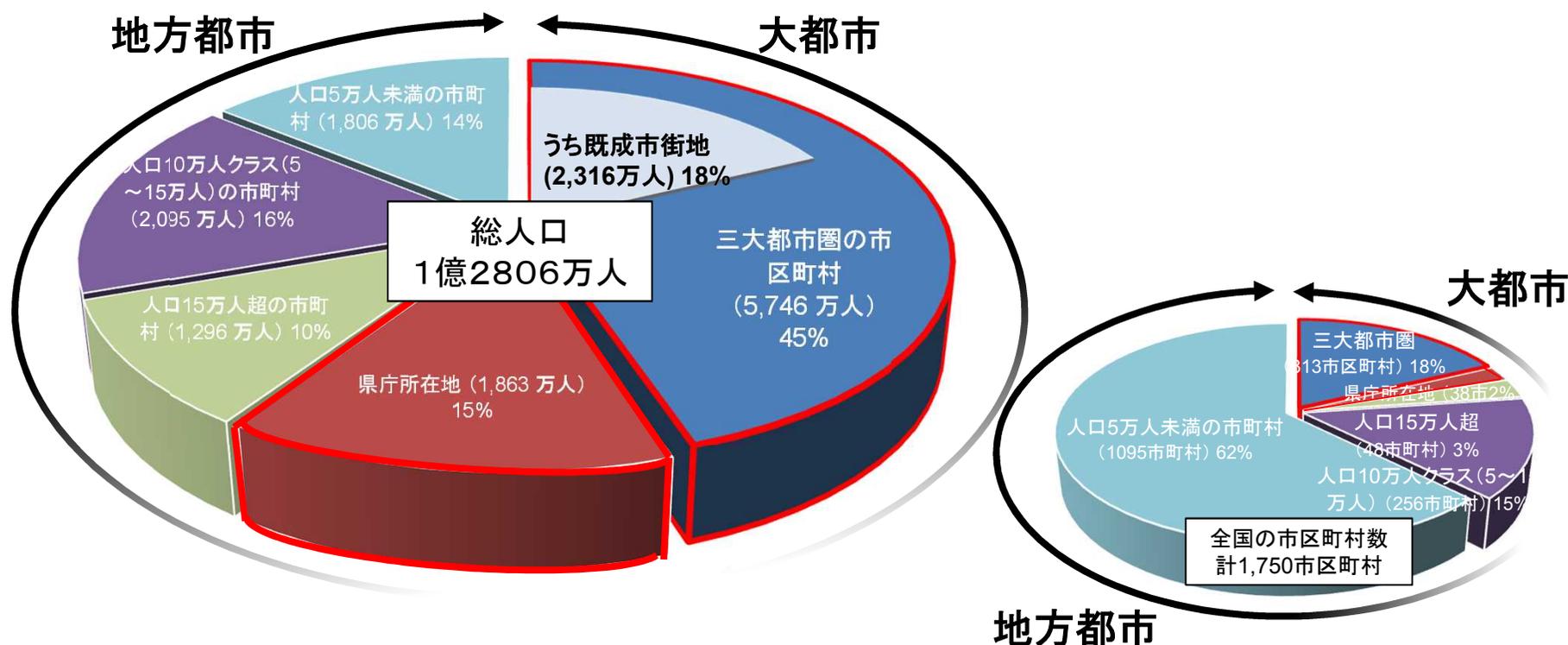
大都市の置かれている状況分析・直面している課題

- 大都市の人口動態・産業構造・・・・・・・・・・・・・・・・P3
- 都市の国際競争力・都市再生・・・・・・・・・・・・・・・・P11
- 大都市圏での高齢者の急増等・・・・・・・・・・・・・・・・P23
- 大都市の災害への脆弱性・・・・・・・・・・・・・・・・P36
- 大都市圏内・圏域間の役割分担と連携・・・・・・・・P45

大都市の人口動態・産業構造

都市構造～日本の都市の構成～

- 我が国は、総人口1億2,800万人のうち、45%が三大都市圏の市区町村(全体市区町村数の18%)に居住。また、地域において中核的地位にある県庁所在地(全体市区町村数の2%)も含めると約60%が居住。



* 都市の分類は、原則として以下の通りとしている。

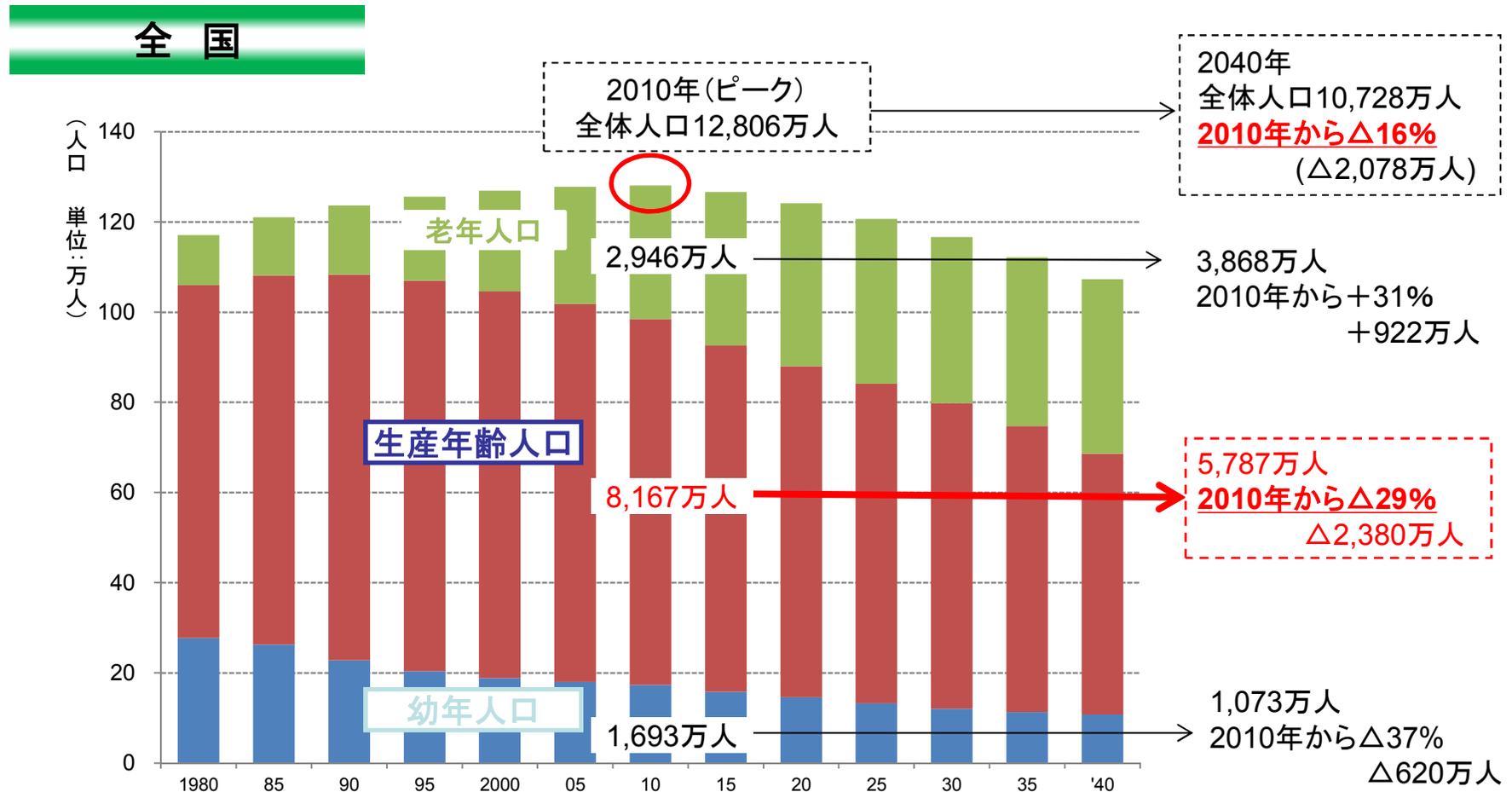
「三大都市圏」＝首都圏・近畿圏・中部圏の、既成市街地及び近郊整備地帯等の区域を含む市区町村。

「県庁所在地」＝三大都市圏を除く、道県庁を有する市町村。

「人口10万人クラス」等＝三大都市圏、県庁所在都市を除く、各人口を有する市町村。

都市構造 ～居住人口(全国)～

○ 日本全体の人口は今後減少し、老年人口の増加と、生産年齢人口の急激な減少に直面。

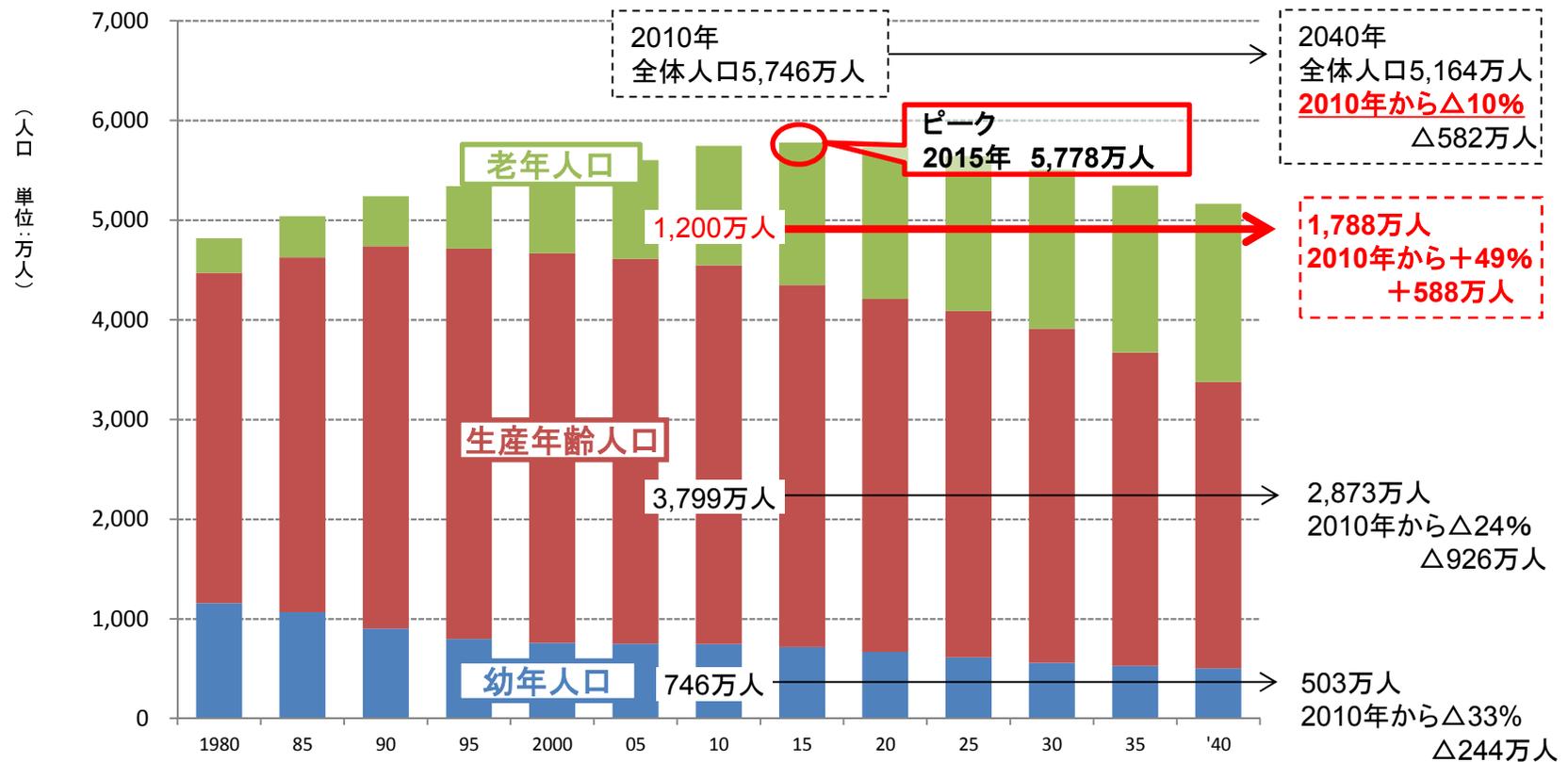


出典: 国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

居住人口(三大都市圏)

- 居住人口は、2015年をピークに減少局面に入る。近畿圏では、2010年をピークにすでに減少局面に入っている。
- 2040年までの老年人口は、三大都市圏において49%増加し、大都市においては、高齢者数の著しい増加が大きな課題。

三大都市圏

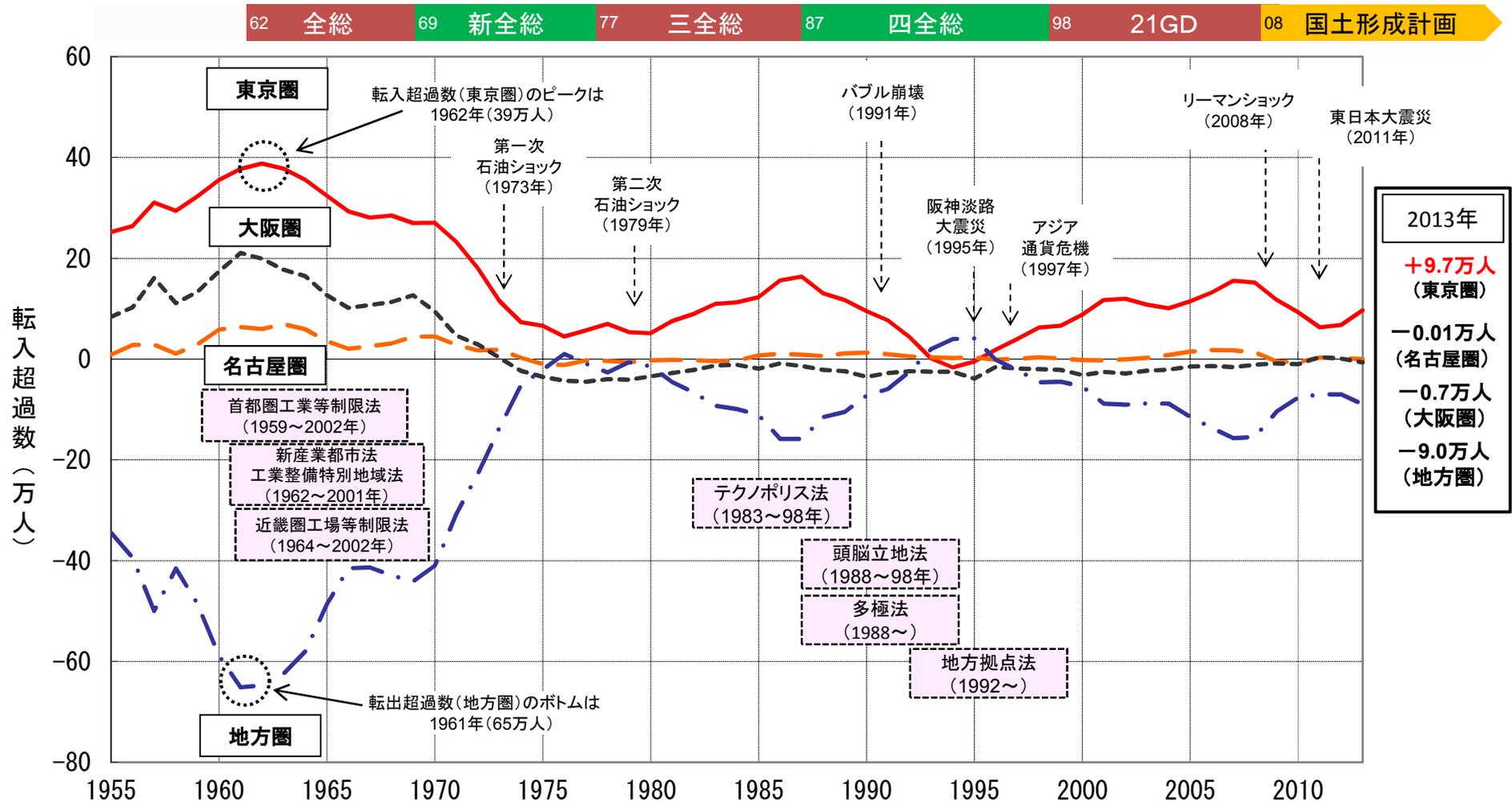


※ 「三大都市圏」=首都圏・近畿圏・中部圏の既成市街地等、近郊整備地域等、都市整備区域の区域を含む市区町村。

出典: 国勢調査
 国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

三大都市圏・地方圏の人口移動の推移

- 高度経済成長期には三大都市圏に人口が流入した。
- 1980年頃にかけて人口流入は沈静化した。その後、バブル期にかけて東京圏に人口が流入。
- バブル崩壊後は東京圏が一時的に転出超過となったが、2000年代は再び転入超過が続いている。



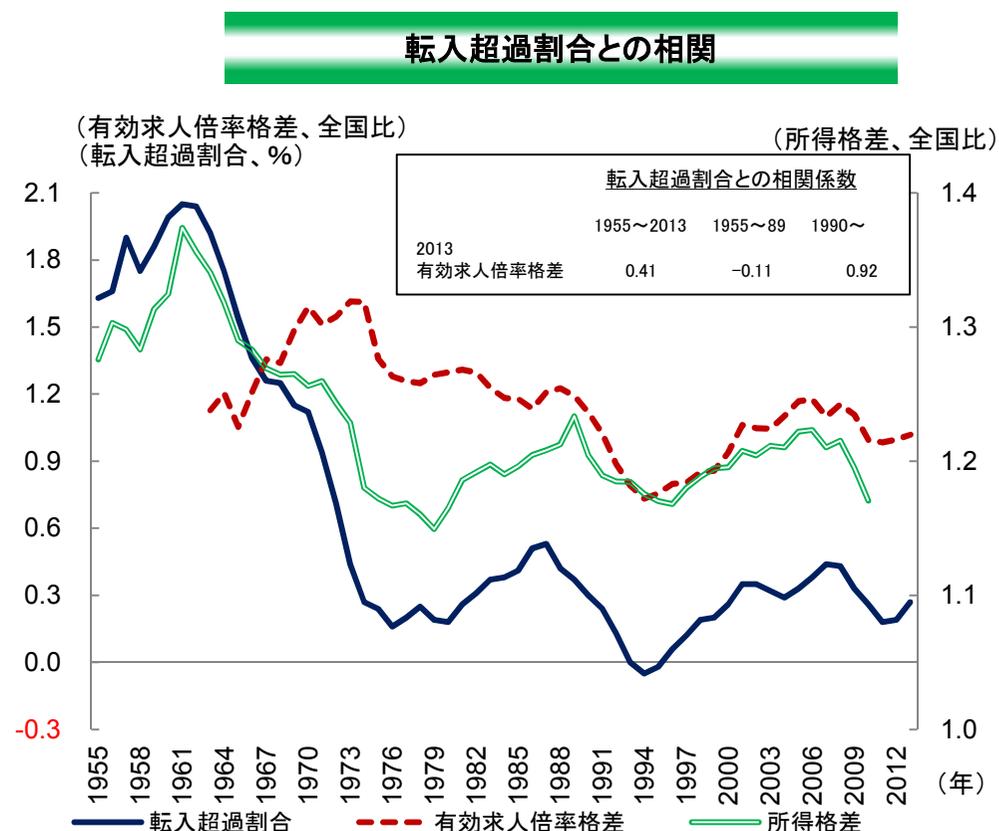
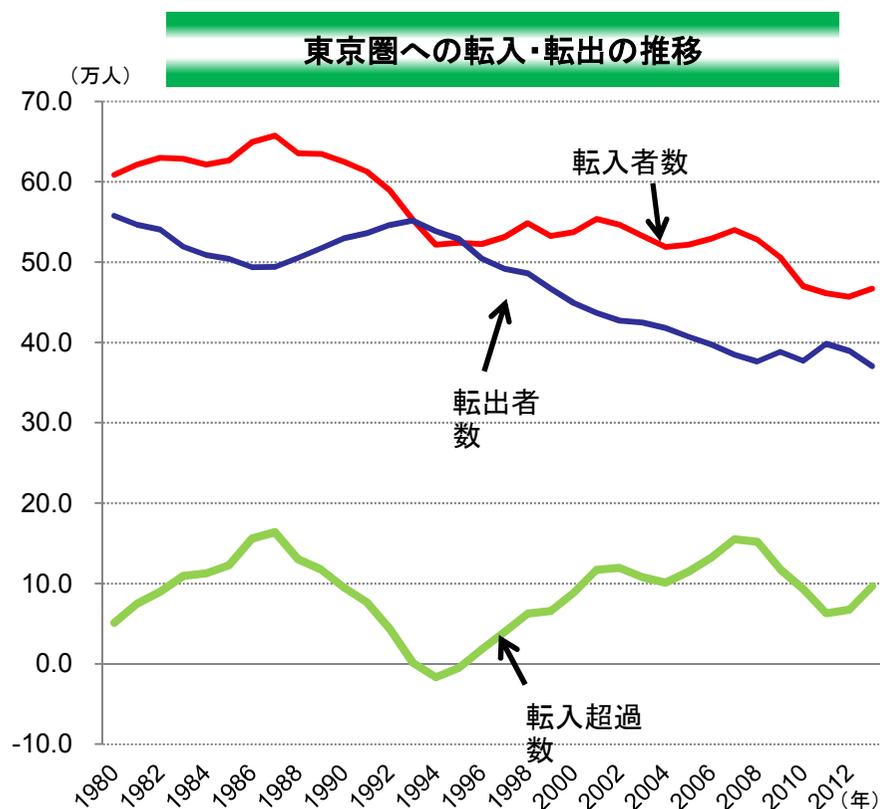
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省作成。

(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏
地方圏：三大都市圏以外の地域

東京圏への転入・転出の推移

- 90年代以降、転入超過数の増加がみられる。この間、転入者数はほぼ横ばいであるものの、転出者数が一貫して減少しており、東京圏への「滞留」が転入超過の原因となっている。
- 1990年以降、転入超過割合は、有効求人倍率格差との相関が高く、東京圏において雇用機会が相対的に高いことが転出者数の減少につながっていると考えられる。



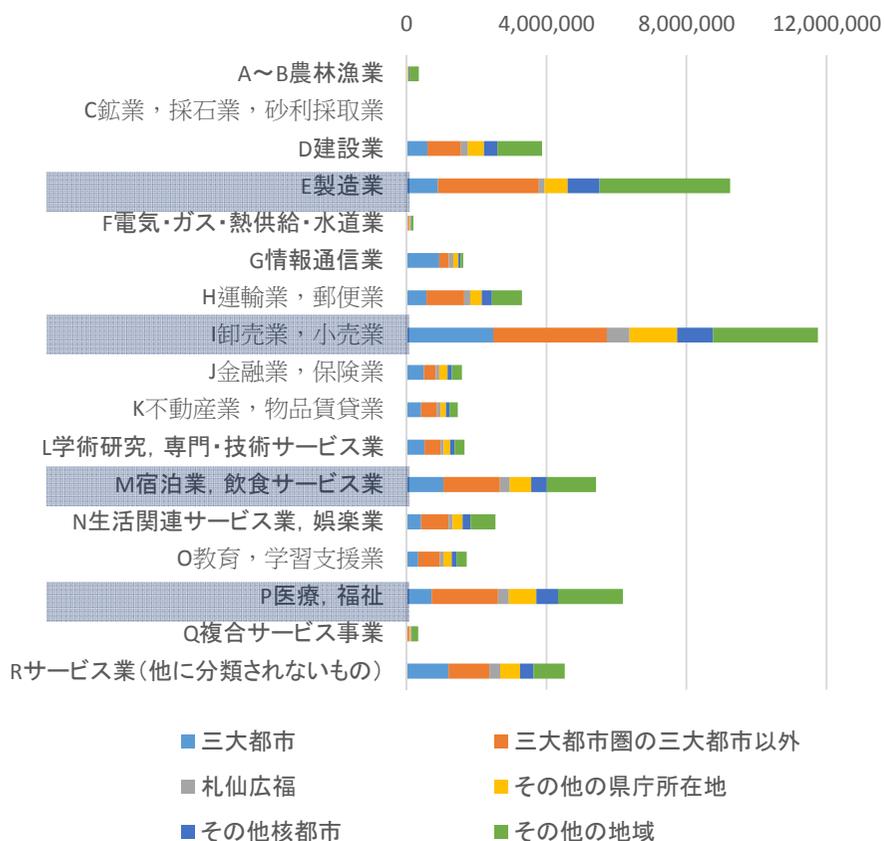
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」より作成。

出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」、厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定統計)」、内閣府「県民経済計算」より国土交通省国土政策局作成。
 (注1) 東京圏は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。
 (注2) 転入超過割合は「(転入者-転出者)/総人口」、所得格差は「1人あたりの県民所得の東京圏平均/全国値」、有効求人倍率格差は「有効求人倍率の東京圏平均/全国値」で計算。グラフ内の数字は各期間の転入超過割合と格差指標の相関係数。

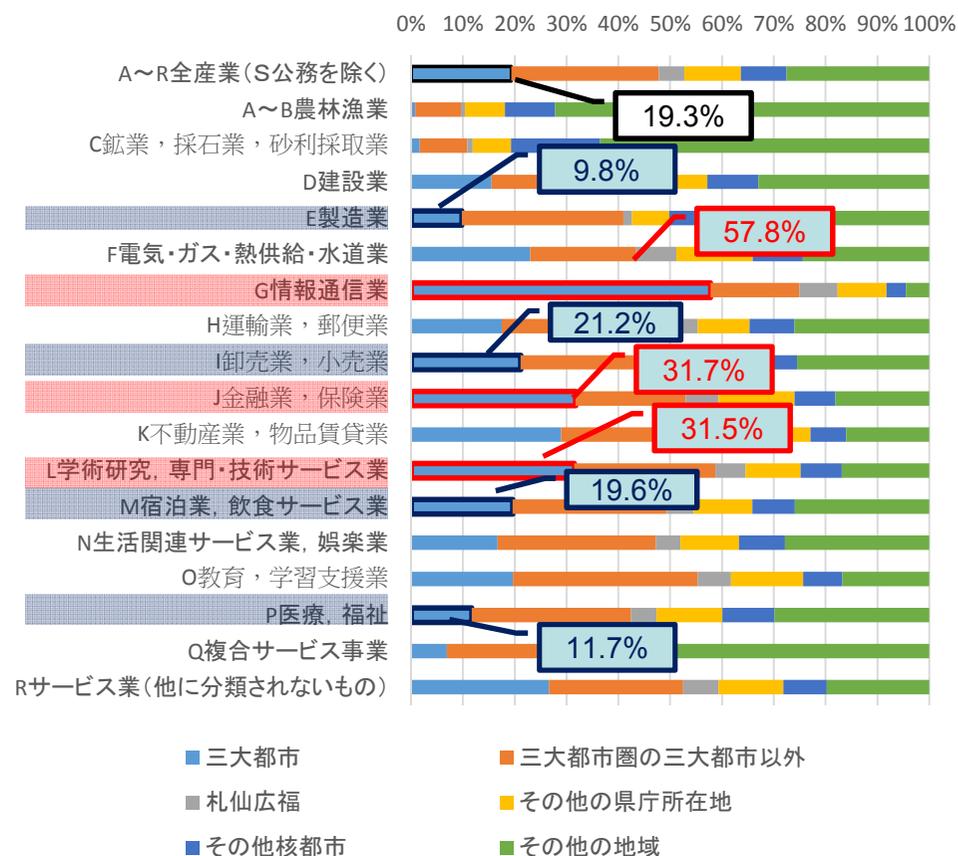
大都市の産業構造・業務内容の特徴

- 三大都市においては、情報通信業や金融・保険業等の産業分類別従業者数シェアが相対的に高い。
- 一方で、全体の従業者数の多い業種のうち、製造業、医療・福祉等では三大都市のシェアは比較的低い。

都市類型等別・産業大分類別従業者数



都市類型等別・産業大分類別従業者数シェア



※三大都市: 東京23区、大阪市、名古屋市

出典: 平成24年経済センサス活動調査より
国土交通省都市局作成

	Gの世界(グローバル経済圏)	Lの世界(ローカル経済圏)
商品	<ul style="list-style-type: none"> ✓ モノ、情報 ✓ 持ち運び可能(貿易財) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コト、サービス(基本的に対面型) ✓ 生産と同時にその場で消費される(同時性・同場性)
業種例	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動車・電機・機械 ✓ 医療機器・製薬 ✓ 情報・IT産業の非対面機能 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通(鉄道、バス、タクシー)・物流 ✓ 飲食・宿泊・対面小売・卸売 ✓ 社会福祉サービス(医療、介護、保育等)
産業構造	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 製造業、大企業が中心 ✓ グローバル経済圏での完全競争(資本集約的でグローバルな規模の経済性、世界水準の差別化⇒栄光か淘汰か) ✓ GDP比は長期漸減で約30~40%の世界 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ サービス産業、中堅・中小企業が中心 ✓ ローカル経済圏での不完全競争(労働集約的、密度の経済性で分散的な産業構造⇒地域密着型の域内競争が基本) ✓ GDP比は長期漸増で60~70%超の世界(先進国共通のトレンド)
生産性	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 労働生産性(投入時間当り付加価値生産額)は世界トップクラスかつ事業者間のばらつきも小さい ✓ 資本生産性(ROE, ROA)は改善の余地大 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 労働生産性が非常に低い <ul style="list-style-type: none"> ー先進国比で最低レベル(米国の約半分、独仏にも劣る) ー国内製造業比でも約半分 ✓ 同一業種の事業者数が多く、生産性のばらつきも大きい
雇用	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 長期的に漸減傾向(約20%の世界) ✓ 知識集約型(高度な技能の人材が中心、高賃金) ✓ メンバーシップ型雇用中心で流動性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 空洞化が起きにくく、長期的に増加傾向(約80%の世界) ✓ 労働集約型(平均的技能の人材が中心、低賃金) ✓ ジョブ型雇用中心で流動性が高い
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 生産拠点の立地選択が必ずしも商品の消費地に依存しない(拠点毎の目的に応じた最適な立地を選択可能) ✓ 国際經常収支的には、貿易収支または所得収支の稼ぎ手 ✓ グローバルな競争市場の原理に支配されざるを得ない 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 不完全競争市場、かつ公共性の高い規制業種が多く、市場規律が働きにくい(顧客の商品選択の自由が限定的) ✓ 従来は「雇用の受皿」だったが、今後は労働力不足がより深刻化するため、労働生産性と労働参加率の向上が喫緊課題 ✓ 地域社会との共創・共生的な経済原理と相性が良い

都市の国際競争力・都市再生

○ 都市再生緊急整備地域において、国土交通大臣の認定を受けた大規模で優良な民間都市開発プロジェクト(民間都市再生事業)等を推進。これまで74のプロジェクトが立ち上がっており、その経済波及効果は約8兆円。

都市再生基本方針【閣議決定】

民間中心の都市再生(大都市及び地方中枢都市)

都市再生緊急整備地域 (政令指定: 62地域)

都市の国際競争力の強化

特定都市再生緊急整備地域 (政令指定: 11地域)

都市計画等の特例

都市再生特別地区
(71地区)

都市再生事業に係る
認可等の迅速化

都市計画提案制度

民間都市再生事業に 対する

税制特例

金融支援

(74計画認定)

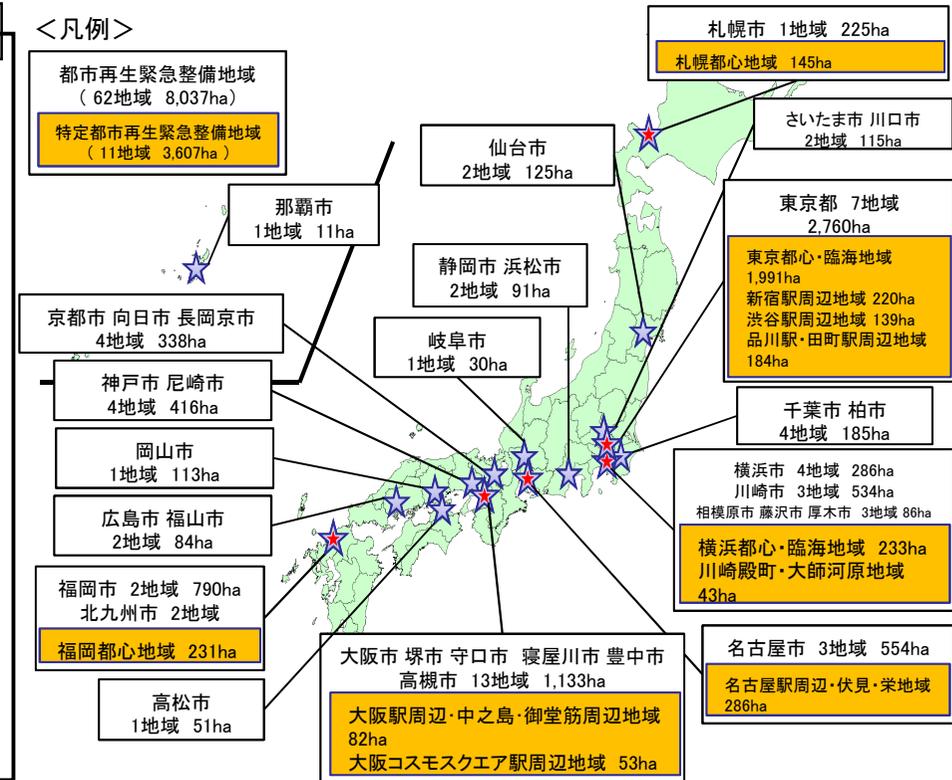
都市再生安全確保計画 (8計画)

都市再生緊急整備地域一覧

<凡例>

都市再生緊急整備地域
(62地域 8,037ha)

特定都市再生緊急整備地域
(11地域 3,607ha)



都市再生の効果

認定民間都市再生事業計画74計画の民間投資約3兆円 → 経済波及効果約8兆円

《例》COREDO室町2・3

11階分約2万㎡のオフィスを供給。オフィス従業者数約2千人の増加を見込む。
英語対応のコンシェルジュを配置した賃貸住宅約50戸を高層階に整備。22,000人/日の来街者数を予想。

《例》高松丸亀町商店街

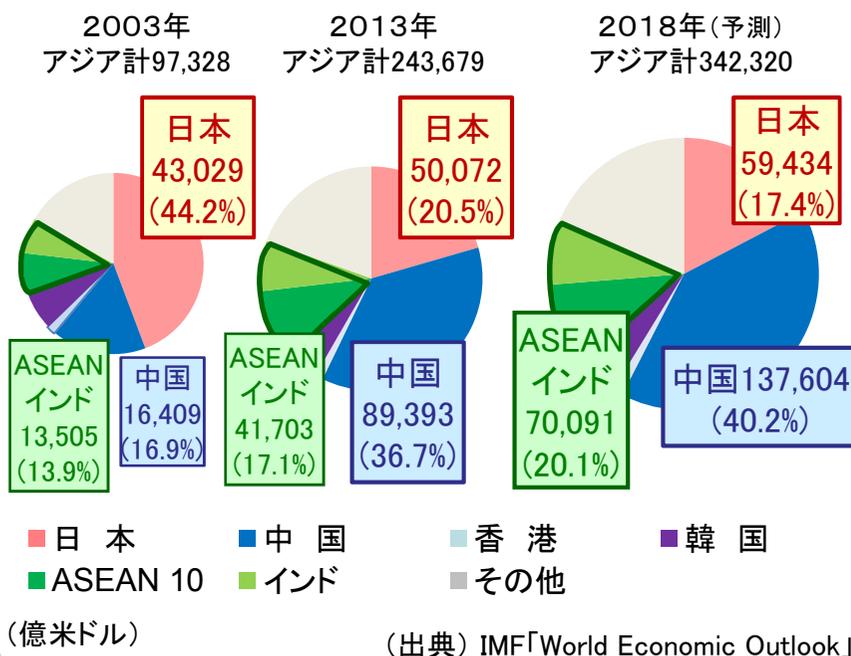
商業機能や居住環境の再生等により、空き店舗を減少。都心居住の増加等の効果。
(空き店舗率18.2%(平成17年) → 3.9%(平成24年))

アジアにおけるGDP推移

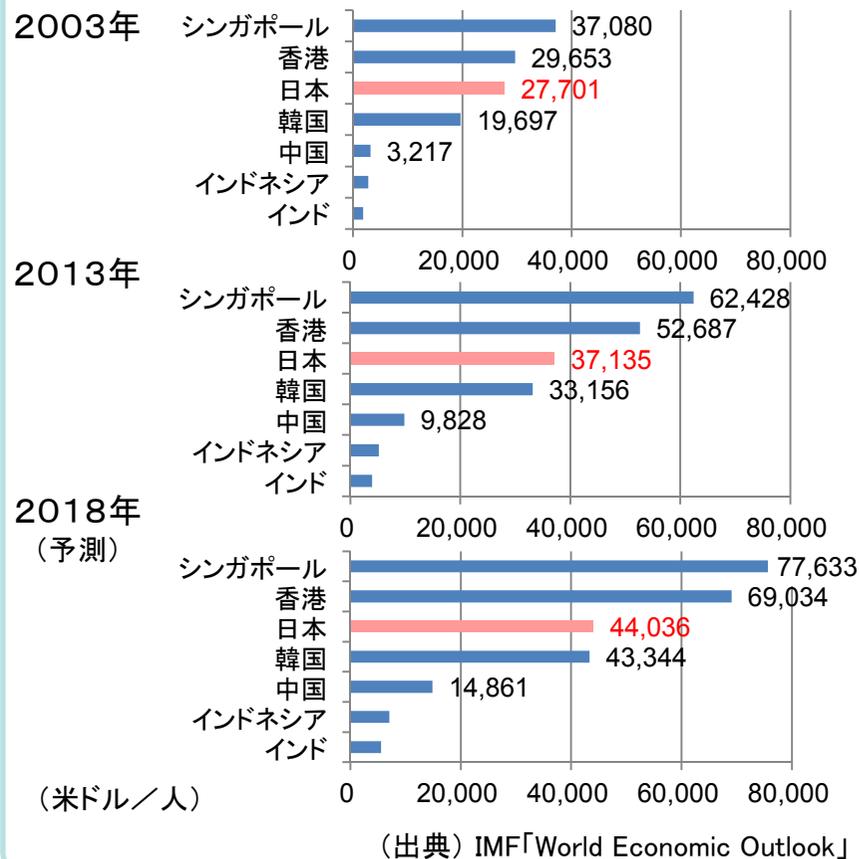
- 日本のGDPは、10年前(2003年)の時点ではアジアで圧倒的であったが、現在は中国に抜かれており、IMFの予測によれば、5年後(2018年)には中国の半分以下となる見込。
- 1人当たりGDPは、引き続きアジア上位だが、シンガポール・香港との差は拡大し、韓国に追いつかれると予測されている。

アジア市場における日本のプレゼンス

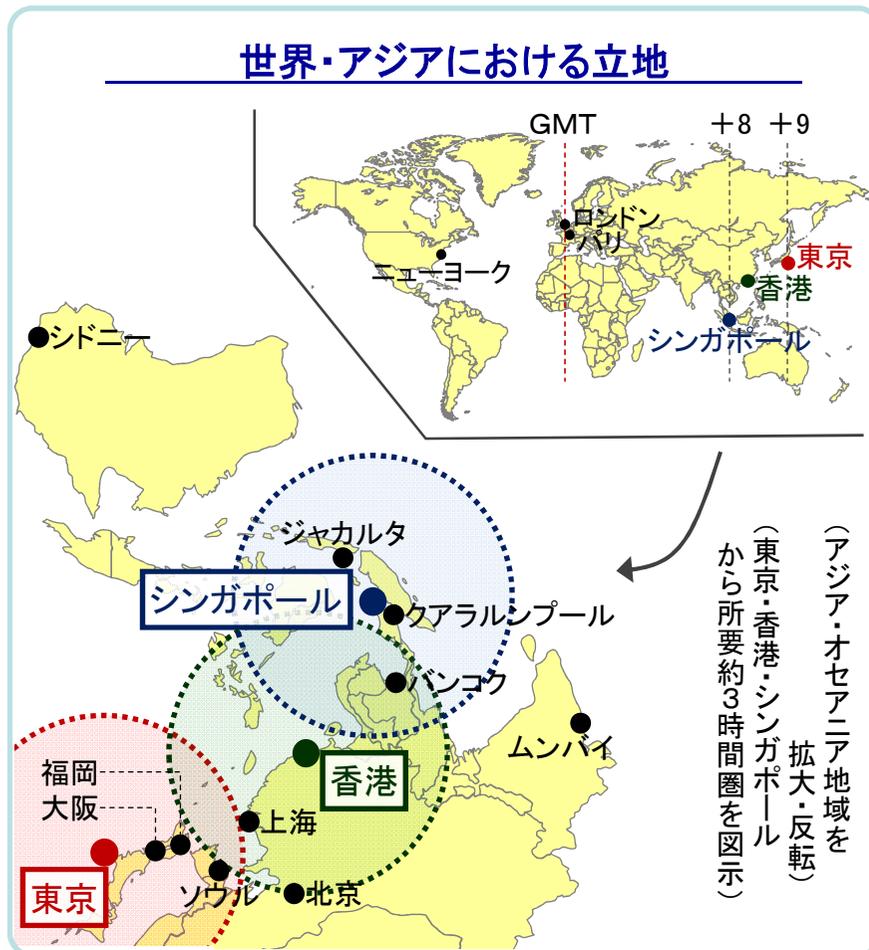
- アジア諸国の急速な成長に伴って、日本のプレゼンスは低下。
- 2013年時点で、日本の国別GDPは中国に後れを取っている。



アジア諸国の1人当たりGDP・購買力平価



○ 国際企業等から、日本(東京)は「Far East(極東)」に位置すると認識されており、ASEAN等へのアクセスに優れるシンガポール、中国等へのアクセスに優れる香港に対し、立地の点で比較劣位。



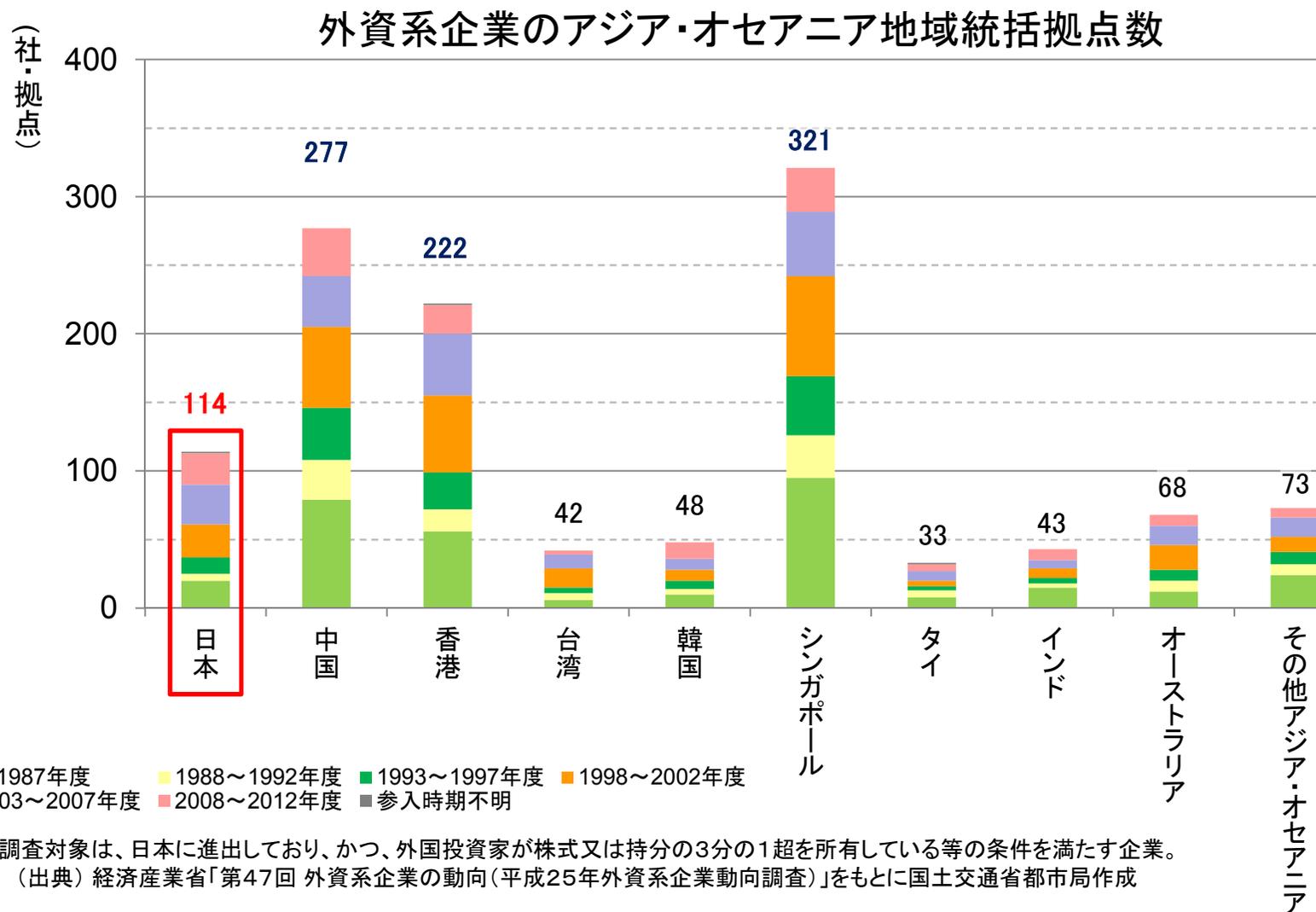
東京・シンガポール・香港からのアクセス

	東京	シンガポール	香港
東京	—	6:30 (5330km)	3:45 (2890km)
ソウル	2:15 (1160km)	6:25 (4680km)	3:25 (2100km)
上海	3:00 (1780km)	5:15 (3800km)	2:20 (1220km)
北京	3:55 (2100km)	6:05 (4480km)	3:10 (1980km)
香港	5:00 (2890km)	3:45 (2590km)	—
シンガポール	7:40 (5330km)	—	3:50 (2590km)
ホーチミン	6:20 (4340km)	2:05 (1100km)	2:30 (1510km)
バンコク	7:00 (4620km)	2:25 (1430km)	2:55 (1730km)
クアラルンプール	7:35 (5330km)	0:55 (310km)	3:40 (2520km)
ジャカルタ	7:45 (5760km)	1:45 (860km)	4:45 (3220km)
ムンバイ	11:05 (6590km)	5:20 (3750km)	6:45 (4130km)
シドニー	9:45 (7840km)	6:40 (6300km)	9:15 (7380km)

※ 枠囲みは所要約3時間以内。所要時間は、日本航空又は全日本空輸、シンガポール航空、キャセイパシフィック航空の時刻表(平成27年3月時点)に掲載された値。

外資系企業のアジア・オセアニア地域統括拠点数

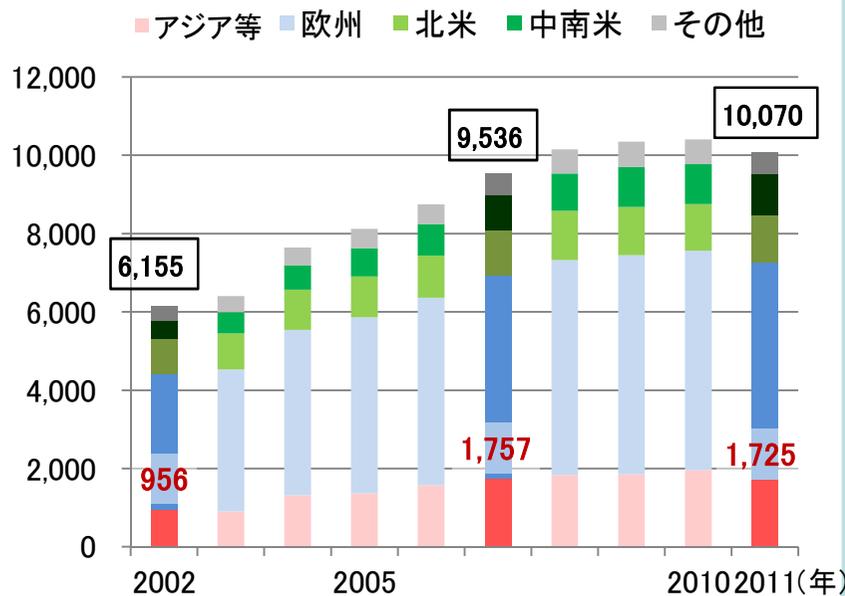
○ 外資系企業の地域統括拠点数では、シンガポールや香港などのアジアの都市に後れをとっている。



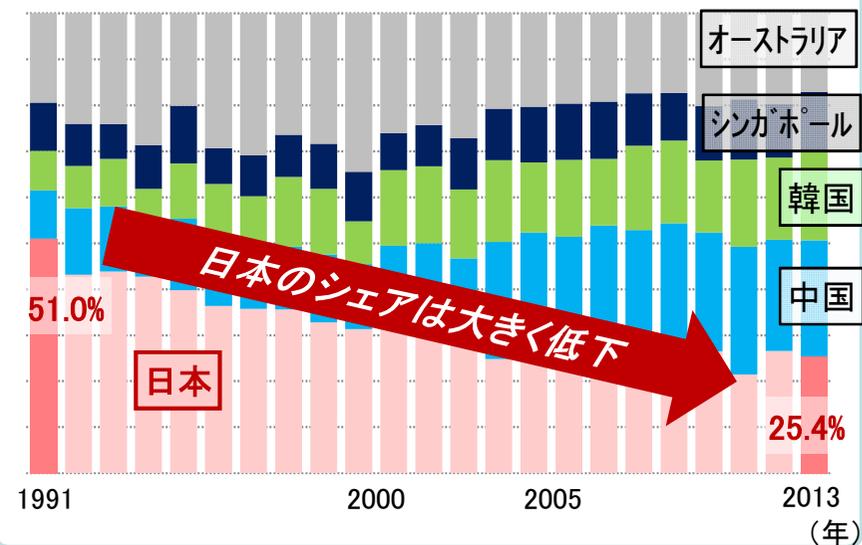
近年における国際会議件数① ～ 経年・地域別

- ICCAの集計による定期的な国際会議は、2002年から2011年で1.6倍(6,155件→10,070件)に増加。アジア・中東での開催は1.8倍と全体平均を超える伸び率。
- アジア等地域内の5ヶ国(日本、中国、韓国、シンガポール、オーストラリア)総計に占める日本のシェアは約20年間で大きく低下し、1991年51%→2013年25%となった。

ICCA統計による国際会議開催件数



アジア等地域内における国際会議シェア



※ ICCAは、International Congress and Convention Association、国際会議協会。ICCA統計の対象は、参加者50名以上、定期的に開催(1度限りではない)、3ヶ国以上での持ち回りの会議。

※ 一方、次頁で用いるUIAは、Union of International Associations、国際団体連合。UIA統計の対象は、①国際機関・国際団体本部が主催又は後援した会議であって、参加者50名以上、参加国3ヶ国以上、開催期間1日以上のもの、②国内団体又は国際団体支部等が主宰した会議であって、参加者300名以上、参加国5ヶ国以上、開催期間3日以上のもの。

(出典) ICCA資料

近年における国際会議件数② ～ 2013年・都市別

○ 2013年の国際会議開催件数(都市別)は、開催都市が分散する日本の傾向が存在することもあり、ICCA統計で第26位(東京)、UIA統計で第5位(東京)が日本最高位。

ICCA統計による国際会議開催件数

	2013年		(左列続き)
パリ	204件(1位)	台北	78件(28位)
マドリッド	186件(2位)	上海	72件(29位)
ウィーン	182件(3位)	メルボルン	52件(44位)
バルセロナ	179件(4位)	済州	45件(52位)
ベルリン	178件(5位)	京都	43件(55位)
シンガポール	175件(6位)	ニューデリー	35件(65位)
⋮		釜山	34件(68位)
ソウル	125件(9位)	ハノイ	27件(90位)
北京	105件(18位)	ジャカルタ	26件(94位)
バンコク	93件(20位)	大阪	20件(117位)
香港	89件(23位)	ムンバイ	19件(126位)
東京	79件(26位)	神戸	18件(136位)

UIA統計による国際会議開催件数

	2003年	2008年	2013年
シンガポール	142件(8位)	660件(1位)	994件(1位)
ブリュッセル	247件(2位)	363件(3位)	436件(2位)
ウィーン	204件(4位)	270件(4位)	318件(3位)
ソウル	85件(22位)	153件(8位)	242件(4位)
東京23区	63件(30位)	162件(6位)	228件(5位)
バルセロナ	143件(7位)	206件(5位)	195件(6位)
パリ	336件(1位)	484件(2位)	180件(7位)
マドリッド	94件(20位)	101件(18位)	165件(7位)
釜山	11件(89位)	70件(33位)	148件(9位)
ロンドン	183件(5位)	144件(9位)	144件(10位)
⋮			
京都	23件	40件	52件

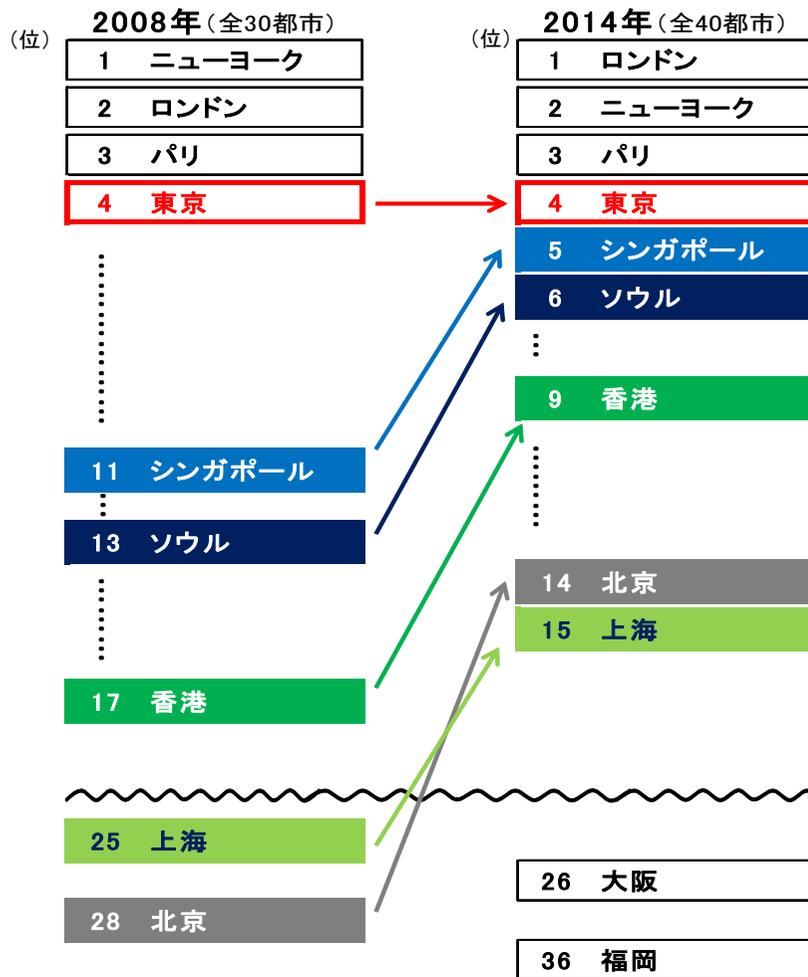
※ その他、横浜51件、名古屋24件、大阪23件、神戸22件、北九州17件(2013年)

(出典) ICCA資料、JNTO「国際会議統計」

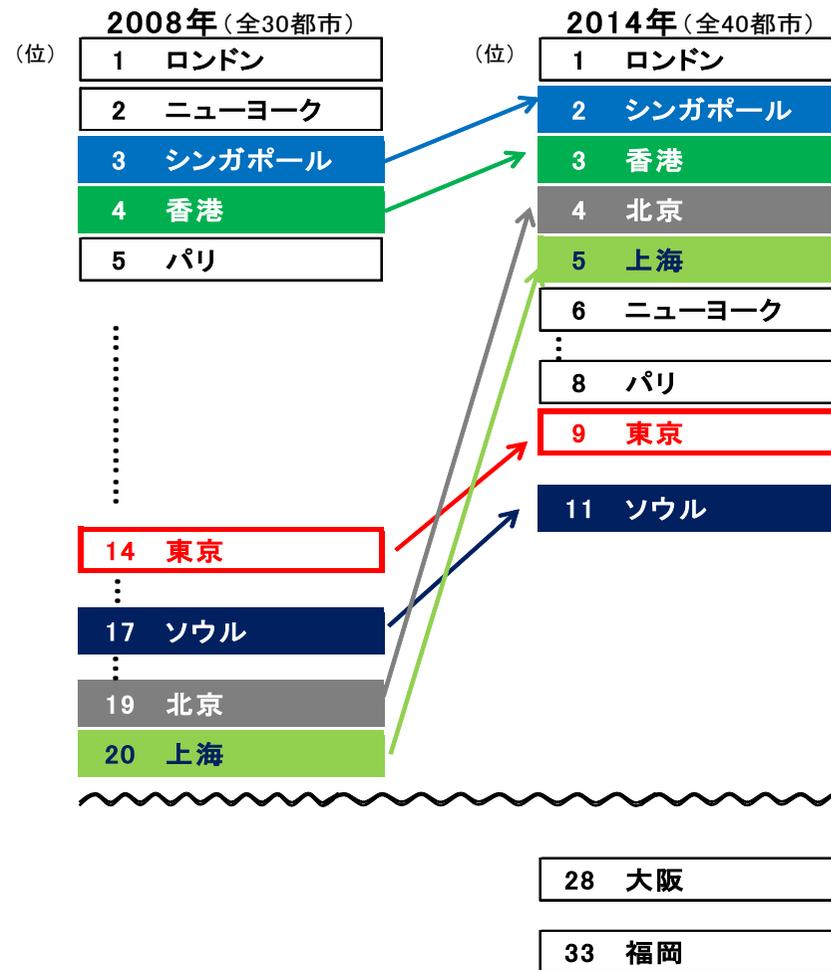
世界の都市総合ランキングの推移

○ 世界の都市総合ランキングの推移を見ると、アジアの都市が急激に伸びており、東京でさえ経営者視点の評価ではシンガポールや香港などのアジアの都市に後れをとっている。

都市総合ランキング



経営者視点ランキング

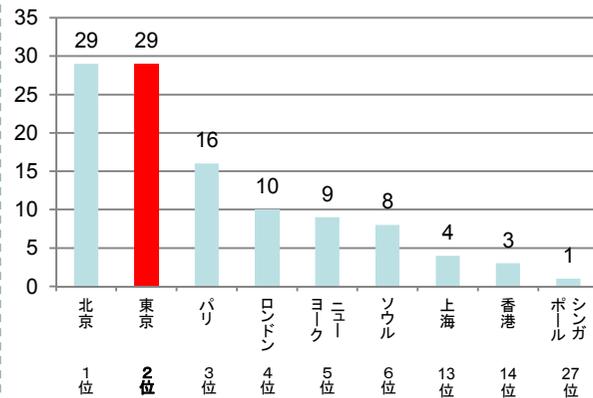


○ 世界の都市総合ランキングの指標のうち、東京は「世界トップ300企業数」等については優位である一方、「ハイクラスホテル客室数」等については劣位である。

優位にある指標（例）

経済

世界トップ300企業数（社）



研究・開発

研究者数

ニューヨーク	1位
東京	2位
ソウル	4位
ロンドン	7位
シンガポール	8位
パリ	10位
香港	14位
上海	15位
北京	16位

交通・アクセス

公共交通の充実・正確さ

東京	1位
ソウル	3位
ニューヨーク	4位
香港	10位
ロンドン	11位
シンガポール	13位
パリ	14位
上海	16位
北京	25位

劣位にある指標（例）

文化・交流

ハイクラスホテル客室数

上海	1位
北京	2位
ニューヨーク	4位
シンガポール	5位
ロンドン	6位
香港	9位
ソウル	11位
東京	13位
パリ	16位

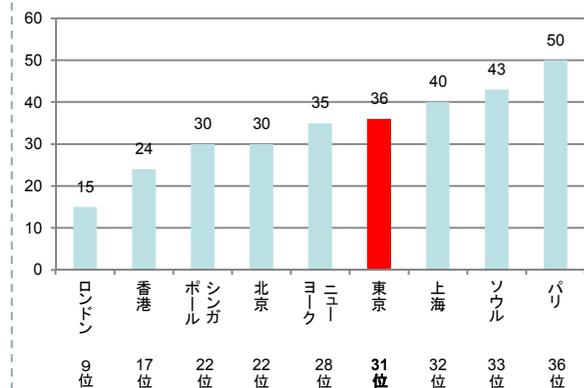
居住

災害に対する脆弱性

ニューヨーク	3位
パリ	8位
香港	8位
上海	12位
東京	13位
ロンドン	13位
シンガポール	13位
ソウル	16位
北京	20位

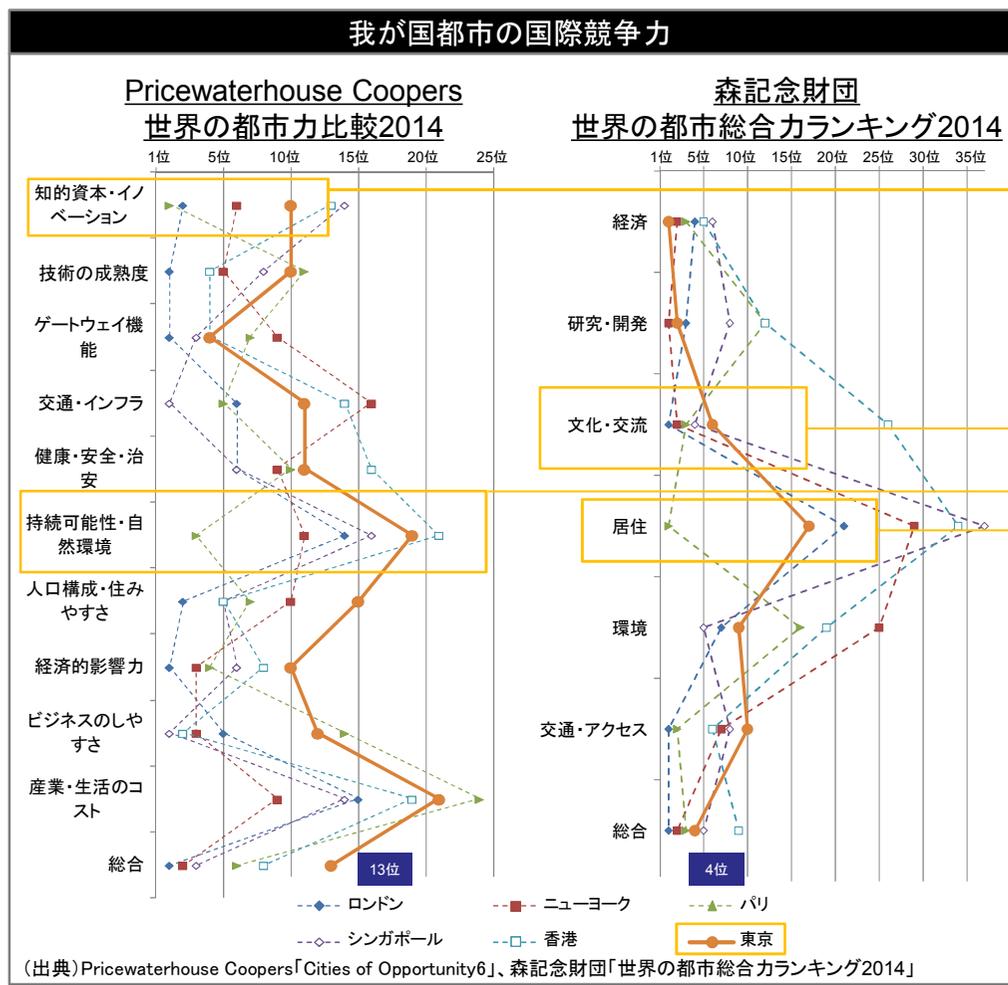
交通・アクセス

都心から国際空港までのアクセス時間（分）



※世界の都市総合ランキング2014は40都市を対象としている。

- 我が国都市の国際競争力は、他都市との比較において、知的資本の集積や災害時の業務継続性、外国人の居住性といった点でなお課題がある。
- 民間事業者による都市開発事業を通じて、そのような課題への対応に資する施設が整備されている事例がみられる。



国際競争力強化に資する施設の整備事例

● 我が国の都市が抱える課題への対応に資する施設が民間都市開発事業により整備された事例

○ 研究・開発
川崎生命科学・環境研究センター (LiSE) (神奈川県川崎市)



ライフサイエンス・環境分野の国際競争拠点の中核となる高度な研究開発施設を整備。

○ 文化・交流 (MICE等)
グローバルゲートプロジェクト (愛知県名古屋市)



カンファレンス機能や質の高いホテル、商業施設を備えた国際歓迎・交流拠点を整備。

○ 災害時のエネルギー・BCP対応 (仮称)新日比谷プロジェクト (東京都千代田区)



耐震性に優れたエネルギーネットワークを整備し、周辺地区を含めた災害時の業務継続機能を向上。

○ 外国人の生活環境整備
東京スクエアガーデン (東京都中央区)



都心部において、外国語対応医療施設等の外国人の生活環境を整備する機能を導入。

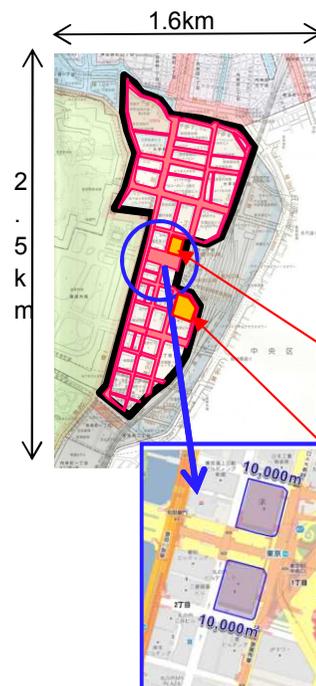
- 虎ノ門エリアは、都心の好立地にありながら、マンハッタン、大丸有地区と比較して街区面積が小さい。
- 街区面積が大きい大丸有地区では、そのメリットを活かした大規模な建築物の更新が進んでいる。
- 一方、街区面積が小さい虎ノ門エリアでは、老朽小規模建築物が密集しており、エリアのポテンシャルを活かした土地の有効高度利用が進んでいない。街区面積の大きさは、大規模な建築物を建設し、外資企業を呼び込むためにも重要。

＜New York マンハッタン＞
道路率：約28%



出典：Googleマップ

＜大丸有地区＞
道路率：約31%



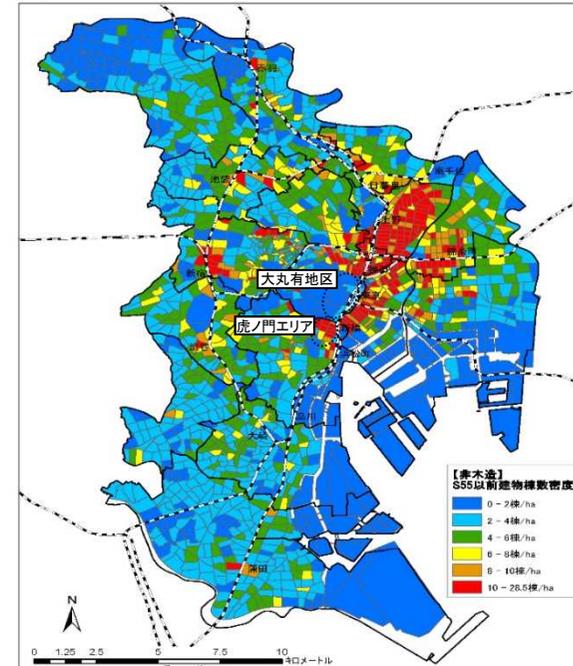
＜虎ノ門エリア＞
道路率：約35%
(震災復興区画整理地区)



JPタワー
平成24年竣工
基準階床面積
2,700~3200m²
建築面積8,491m²

新丸の内ビルディング
平成19年竣工
基準階床面積
2,900~3200m²
建築面積7,557m²

【都心における老朽ビルの密集状況】



【非木造】S55以前建物棟数密度
＜旧耐震基準により建築された非木造建築物のhaあたり棟数を町丁目ごとに推計＞

出典：国土交通省 都市局 都市安全課
「民間事業者の誘導による大都市都心部等における防災性の向上について」(参考資料)

- 民間主体による、まちのにぎわいを創出するエリアマネジメント活動が、一部地域において先進的に実施されている。

大丸有地区の事例

既成市街地の中でエリアを定めて目指すべき包括的なビジョンが共有され、エリア価値向上を目指した一体的な計画とソフト事業を展開し、持続可能な管理運営を実施。

- 事業方針** 企業、団体及び行政等との連携を図り、都市空間の適切かつ効率的な開発、利活用等により、地区の付加価値を高め、都心としての持続的な発展に寄与すること（大丸有協議会）
- 組織** (一社)大丸有地区まちづくり協議会 など6団体
※ 大丸有協議会は、平成25年9月に都市再生推進法人に指定。
- 主な収益事業**
 - **広告事業** 公共空間を活用した広告事業
 - **その他** 駐車場附置義務の地域ルール運用による収益

国際法曹協会(IBA)年次総会2014 @東京

- 期間 2014年10月18日～10月24日
- 会場 東京国際フォーラム、東京會館、八芳園等
- 参加 約150ヶ国、約6,000人
- 大丸有地区の取組



- 1) 地元まちづくり団体の大丸有協議会等は、期間中、地区内道路（丸の内仲通り）の車道を通行止めにし、飲食路面店が屋外にテラス席を拡大したオープンカフェを展開。
- 2) 期間中の夕刻からは野外テラス席の一部をパーティ空間として、音楽演奏等を実施し、地区内の賑わいを創出。
- 3) 東京国際フォーラムやオフィシャルホテル内で地区内の店舗等を紹介するマップを配布。

(一社)グランフロントTMOの事例

新規大規模開発を契機として、一体的な計画と公共空間やセミパブリック空間における収益事業等を通じた継続的な価値向上とブランド構築を目的に設立。

- 事業方針** グランフロント大阪の価値最大化の実現とまちブランドの構築によって、グランフロント大阪を含む梅田地区全体を活性化し、大阪・関西、日本全体の成長戦略を牽引する ※ 平成24年5月23日設立
- 組織形態** 一般社団法人（資本金 10,000千円）
※平成26年7月に都市再生推進法人に指定。
- 主な収益事業**
 - **飲食事業** 歩道におけるオープンカフェ
 - **広告事業** 公共空間等を活用した広告事業
 - **地域交通事業** エリア巡回バス及びレンタサイクルの運営



オープンカフェ（公共空間の活用）



TMOが運営するエリア巡回バスとレンタサイクル



広告（公共空間の活用）

大都市圏での高齢者の急増等

大都市圏における高齢者数の増加等

- 三大都市圏の高齢者数は、2010年から2040年に向けて大幅な増加が見込まれ、異次元の高齢化が進展。
- 要支援・要介護の割合が高まる85歳以上については、350万人に近い大幅な増加。札幌広福でも85歳以上が約40万人増加。

東京圏とその他地域における高齢者人口の増加量と増加率(年齢階級別) 2010年→2040年

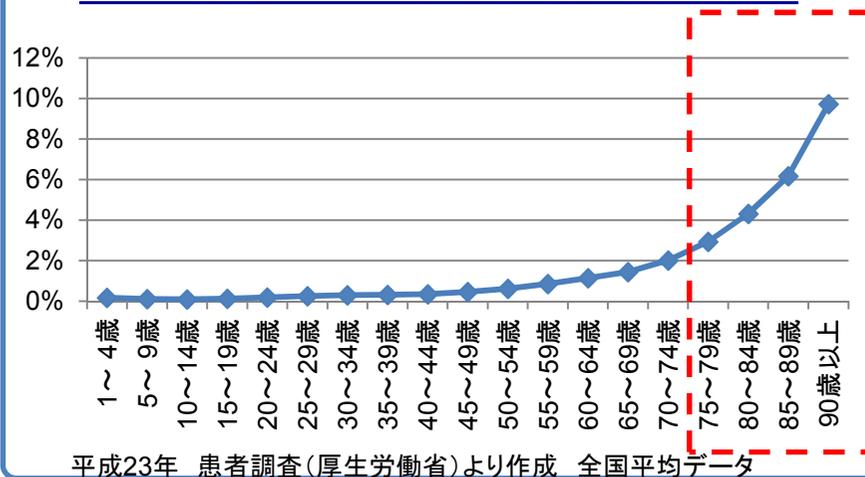
		増加数	増加率
東京圏	65歳～	約103万人	24.9%
	75歳～	約94万人	39.4%
	85歳～	約190万人	240.4%
名古屋圏	65歳～	約17万人	12.5%
	75歳～	約18万人	22.0%
	85歳～	約55万人	191.3%
大阪圏	65歳～	約12万人	5.3%
	75歳～	約25万人	17.9%
	85歳～	約101万人	207.6%
札幌広福	65歳～	約21万人	37.1%
	75歳～	約20万人	53.4%
	85歳～	約40万人	297.7%
その他	65歳～	約38万人	-
	75歳～	約8万人	-
	85歳～	約268万人	126.0%

※「東京圏」は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。「名古屋圏」は愛知県、三重県、岐阜県、「大阪圏」は大阪府、京都府、兵庫県、奈良県。「札幌広福」は、札幌市、仙台市、広島市、福岡市。

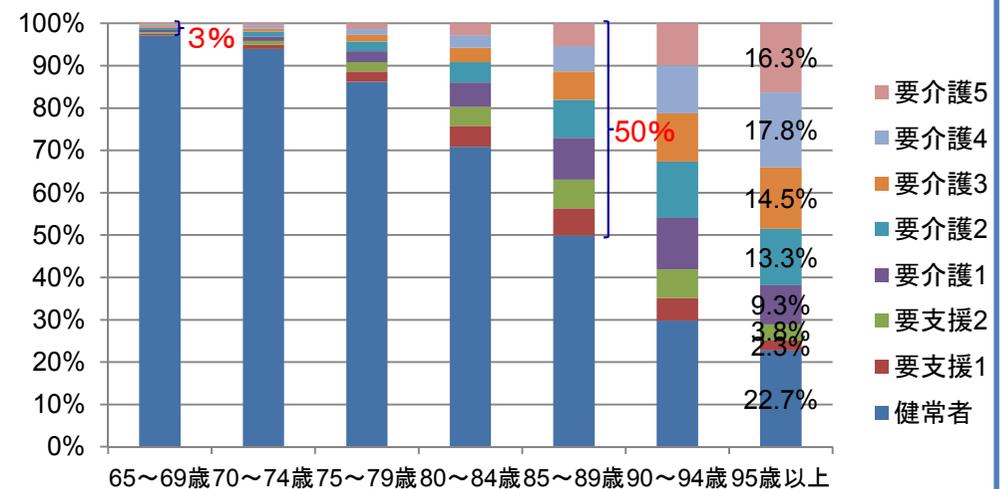
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

- 年齢別人口に対する入院患者の割合は、75歳以上で急激に増加。
- 年齢別人口に対する要支援・要介護認定者の割合は、65歳～69歳では3%程度であるが、85歳を超えると50%が要支援・要介護認定を受けている。

年齢別人口に対する入院患者の割合

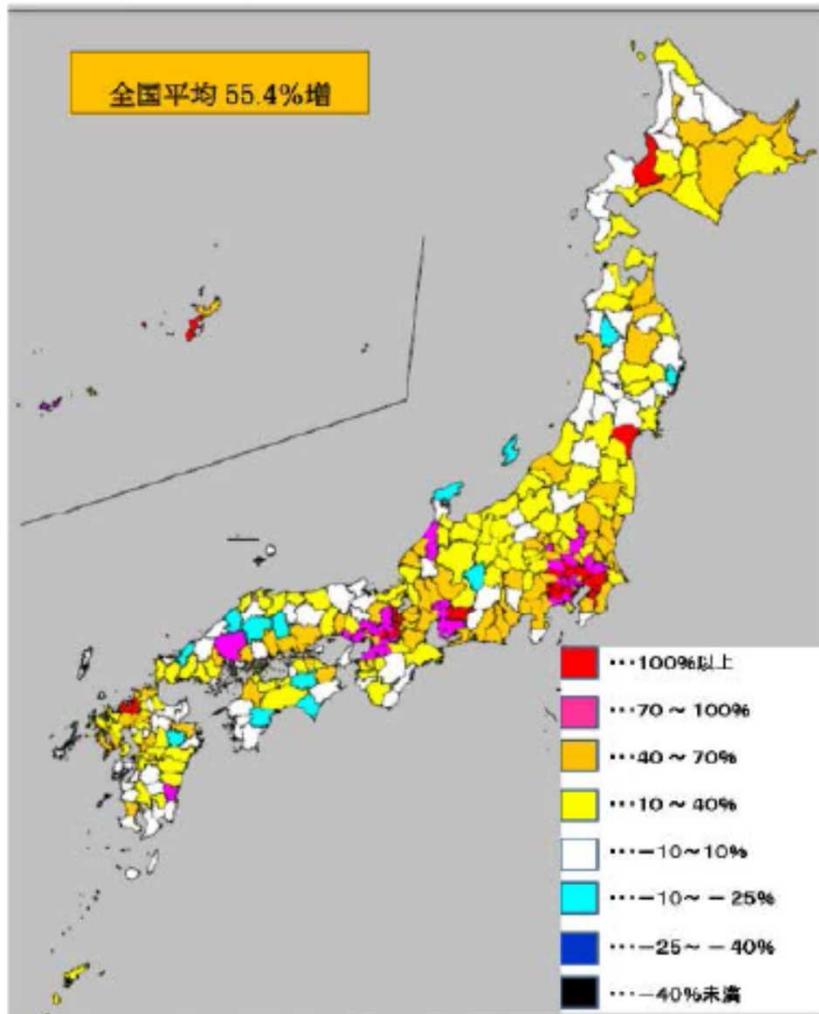


年齢別人口に対する健常者、要支援・要介護認定者の割合

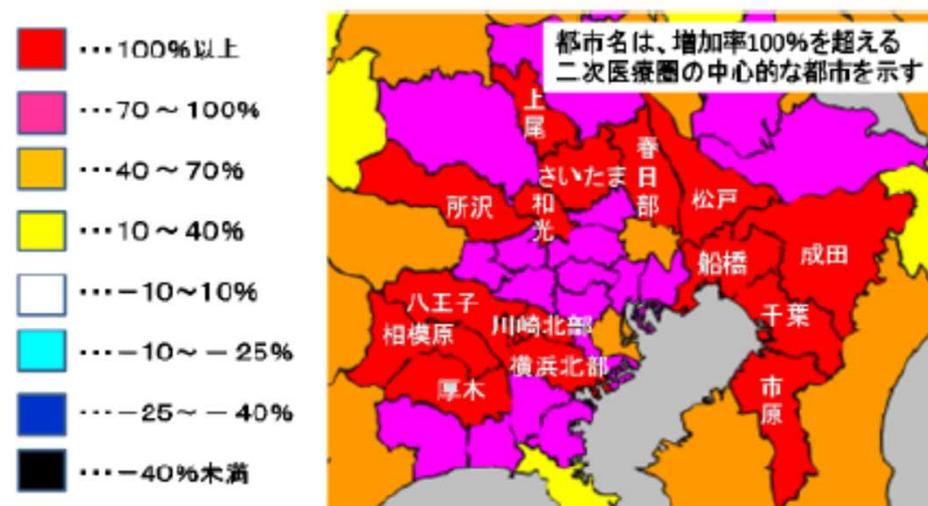


○2040年までに、特に近郊市において高齢化が一挙に進む。

2010→40年 75歳以上増減率



2010→40年東京周辺の75歳以上人口増減率

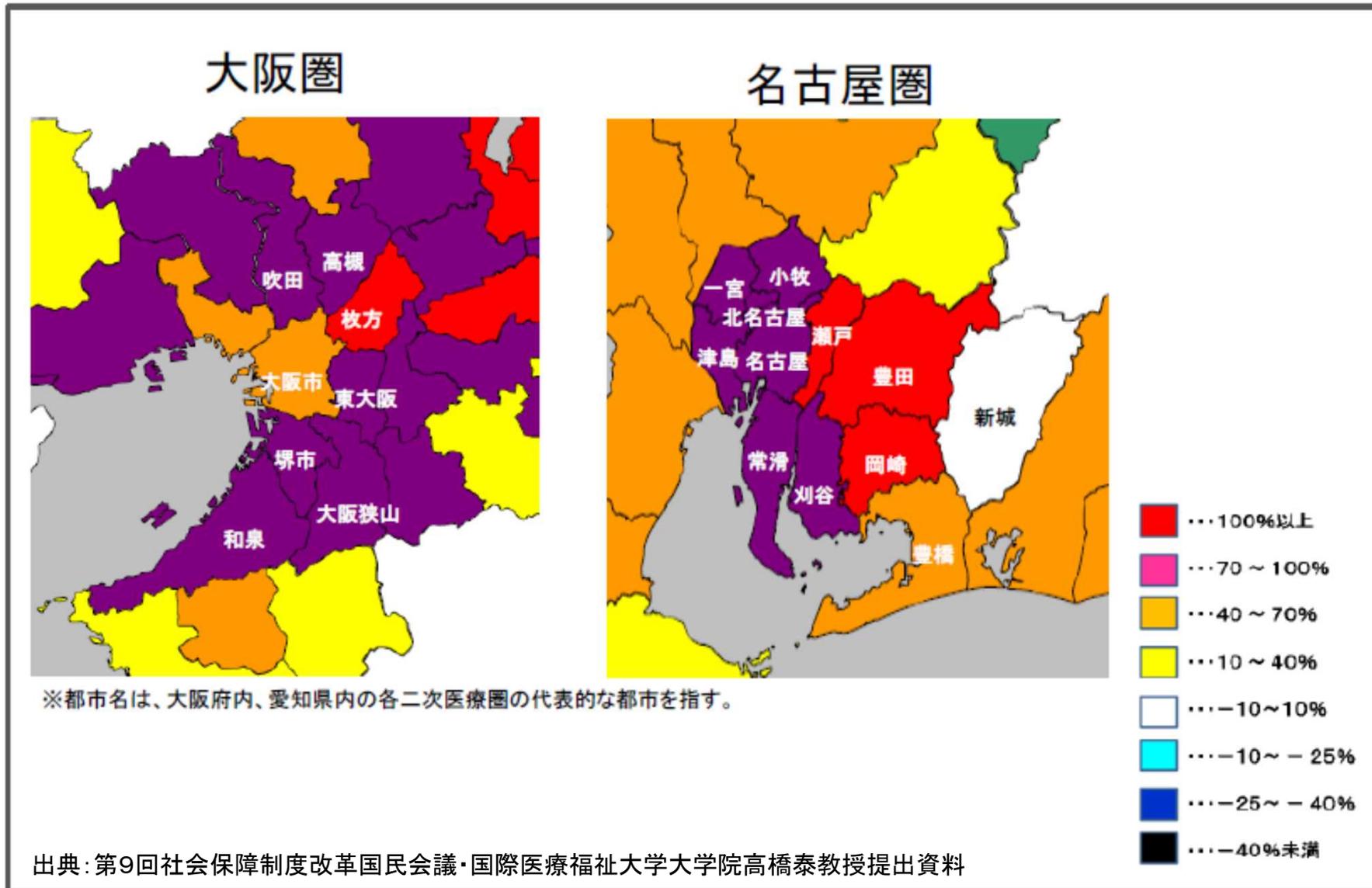


2010年から40年にかけての75歳以上人口の伸びが特に激しい、東京周辺の様子を示す。千葉県西部、埼玉県東部・中央部、神奈川県北部は、2010年から40年にかけて、75歳以上人口が100%以上増加する。

2010→40年に、東京圏における15～64歳の生産年齢人口は6割に低下する。

大都市圏における高齢化状況②

2010→40年75歳以上増減率

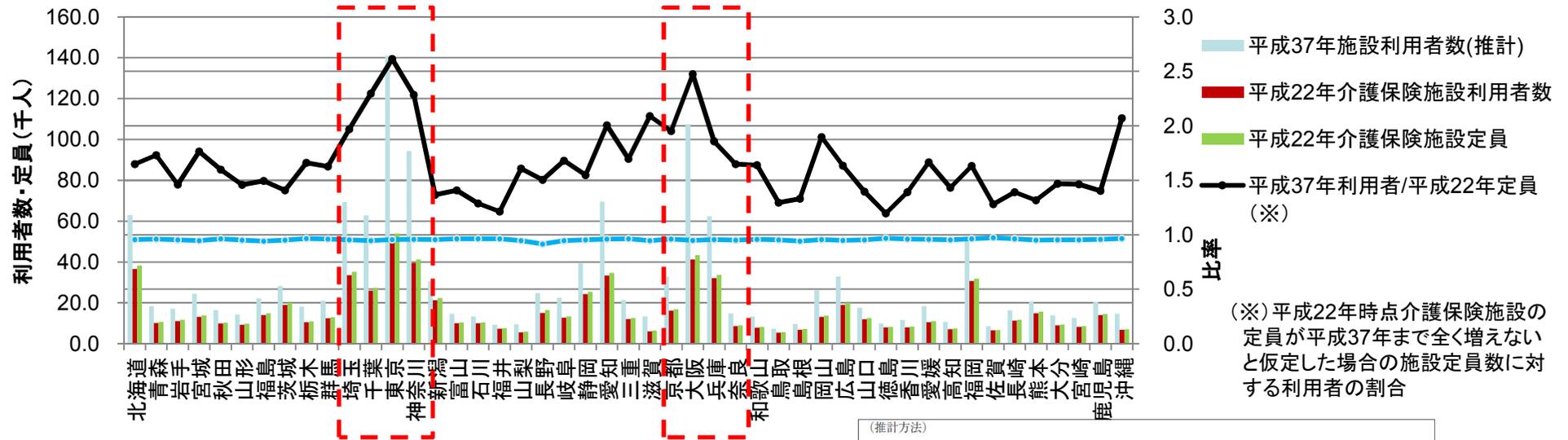


大都市圏における介護保険施設定員数と施設利用者数との関係

- 高齢者数の急増が見込まれる大都市では、介護サービス需要が大幅に増大すると予想される。
- 現在の介護保険施設の利用率をもとに単純に平成37年の施設利用者数を推計(※)すると、東京都や大阪府では、それぞれ**現在(平成22年)の定員の2.5倍程度の人数となる。**

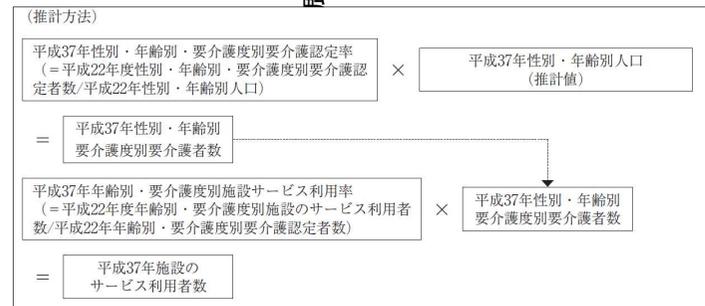
※施設の性別・年齢階級別利用率が変わらないと仮定

平成37年の施設のサービス利用者数(推計)に対する現在の介護保険施設定員の比率



(※)平成22年時点介護保険施設の定員が平成37年まで全く増えないと仮定した場合の施設定員数に対する利用者の割合

出典:平成22年性別・年齢別人口は「国勢調査」(総務省)、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別・要介護度別施設のサービス利用者数及び平成22年の施設の定員数は「平成22年介護サービス施設・事業所調査」(厚生労働省)、平成37年性別・年齢別人口は「日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに国土交通省都市局作成。

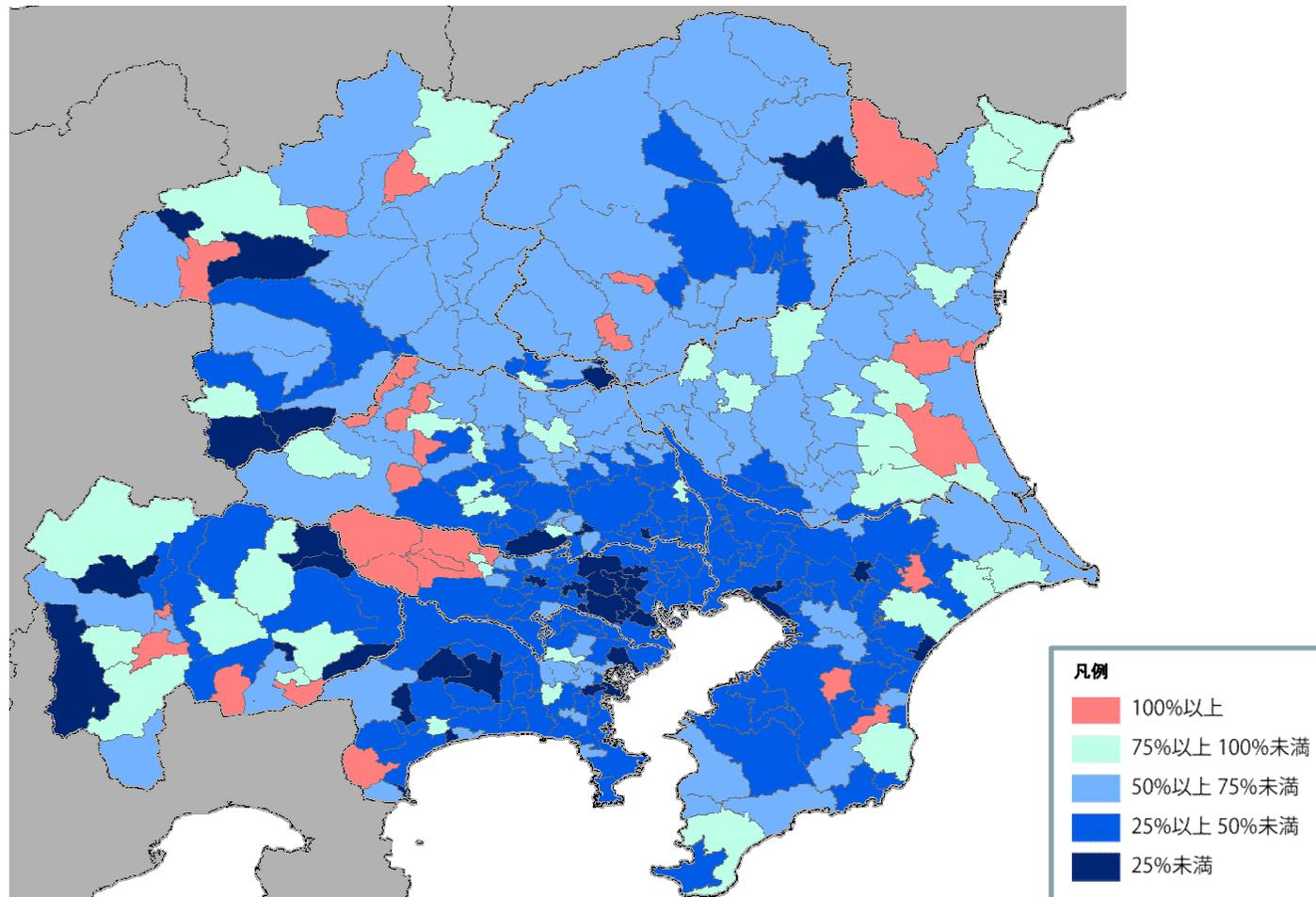


※施設のサービスは、介護老人福祉施設、介護老人保健施設、介護療養型医療施設のサービス。

出典:国土交通省「平成24年度首都圏整備に関する年次報告」

大都市圏における介護保険施設定員数比率

- 高齢者数の急増が見込まれる東京都心部とその周辺の地域では、介護サービス等の高齢者向けのサービスに対する需要が増大すると予想される。
- 介護保険施設が不足すると予想される地域は、一都三県に幅広く分布している。

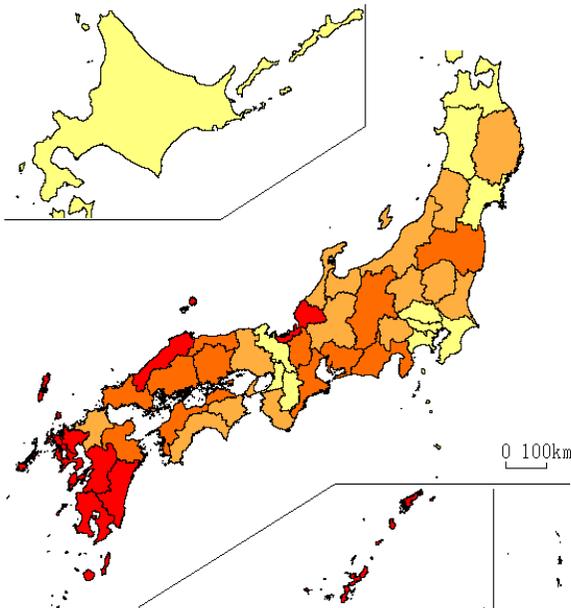


出典：平成22年性別・年齢別人口は「国勢調査」（総務省）、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別・要介護度別介護保険施設サービス利用者数及び平成22年の介護保険施設の定員数は「平成22年介護サービス施設・事業所調査」（厚生労働省）、平成37年性別・年齢別人口は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

都道府県別の出生率と女性の労働力率

- 女性の出生率は大都市圏が低く、地方が高い。15～64歳女性の労働力率も同様の傾向。
- 一方で、15～49歳の女性の53.8%は、三大都市圏に居住。
- 人口減少、高齢化が進む中においては、大都市圏において、働きながら安心して子供を産み育てられる環境を整えることが重要。

出生率

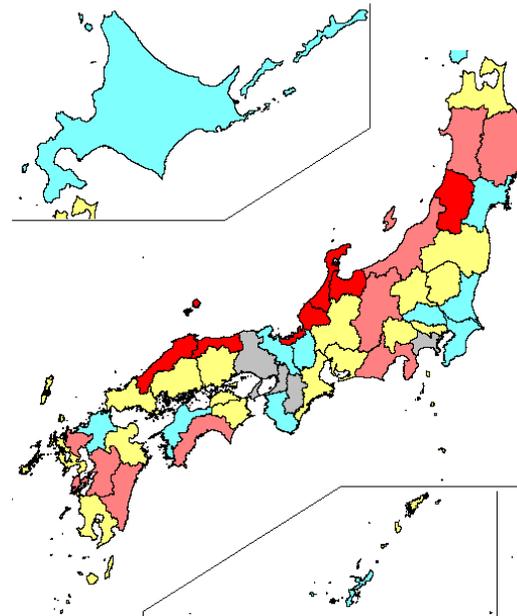


合計特殊出生率(2010)
人口動態統計

- 1.4 未満
- 1.4 以上 1.5 未満
- 1.5 以上 1.6 未満
- 1.6 以上

・東京圏において、合計特殊出生率(2010)の全国平均(1.39)を上回っている市区町村数の割合を見ると、既成市街地(6.1%)、近郊整備地帯(17.6%)、その他(31.7%)となる。
(政令指定都市のうち区単位でデータのある、さいたま市、横浜市、川崎市は区単位で集計)

15～64歳女性の労働力率(都道府県別)



女性の労働力率

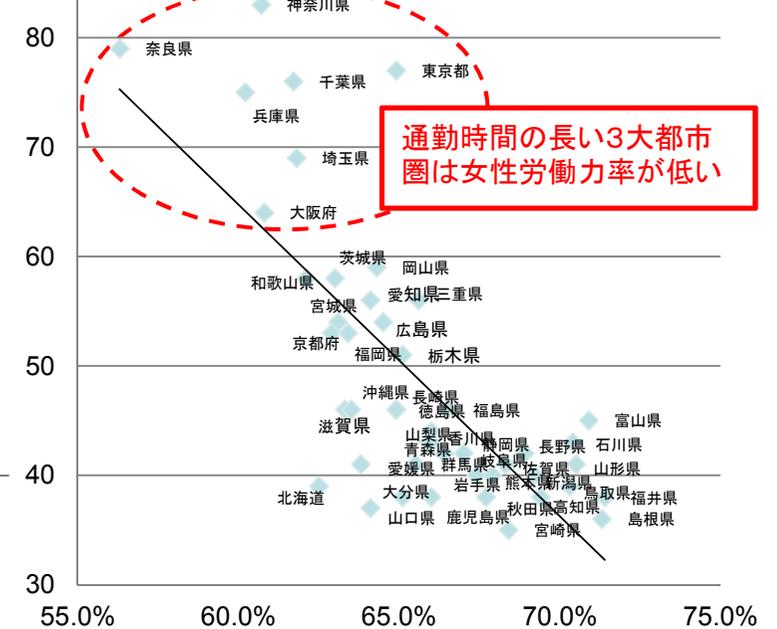
- 70%以上
- 67%以上70%未満
- 64%以上67%未満
- 61%以上64%未満
- 61%以上

出典:総務省「平成22年国勢調査」より作成
労働力率=人口(労働力状態「不詳」を除く。)に占める労働力人口の割合。
労働力人口=就業者(収入のある人)と完全失業者(求職中の人)を合わせた人口

出典:埼玉県HP「埼玉県の合計特殊出生率」、千葉県HP「合計特殊出生率」、東京都福祉保健局HP「人口動態統計:区市町村別合計特殊出生率」、神奈川県HP「平成22年神奈川県衛生統計年報統計表(第1部 人口、平均余命、人口動態調査)」より国土交通省都市局作成。

女性の労働力率と往復通勤時間

正規の職員・従業員
女性の平日往復
通勤時間(分)



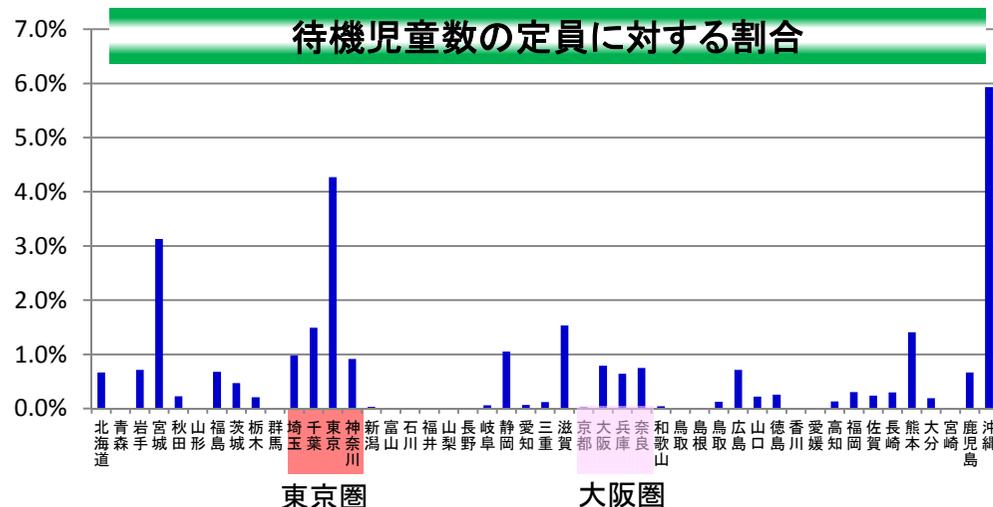
通勤時間の長い3大都市圏は女性労働力率が低い

女性(15～64歳)の労働力率

出典:総務省「平成22年国勢調査」及び「平成23年社会生活基本調査」より作成
労働力率=人口(労働力状態「不詳」を除く)に占める労働力人口の割合
労働力人口=就業者(収入のある人)と完全失業者(求職中の人)を合わせた人口
正規の職員・従業員女性=会社・団体・官公庁・個人商店などに正規の職員又は正規の従業員として雇われている人。会社などの役員は除く。

大都市圏における保育所施設数・定員等

- 待機児童数の定員に対する割合は、大都市で高い値を示すところが見られ、特に東京圏において高い値を示している。
- 子供の預け先を選ぶ際に、立地を重視する比率が高く、サービス内容を重視する比率を上回っている。

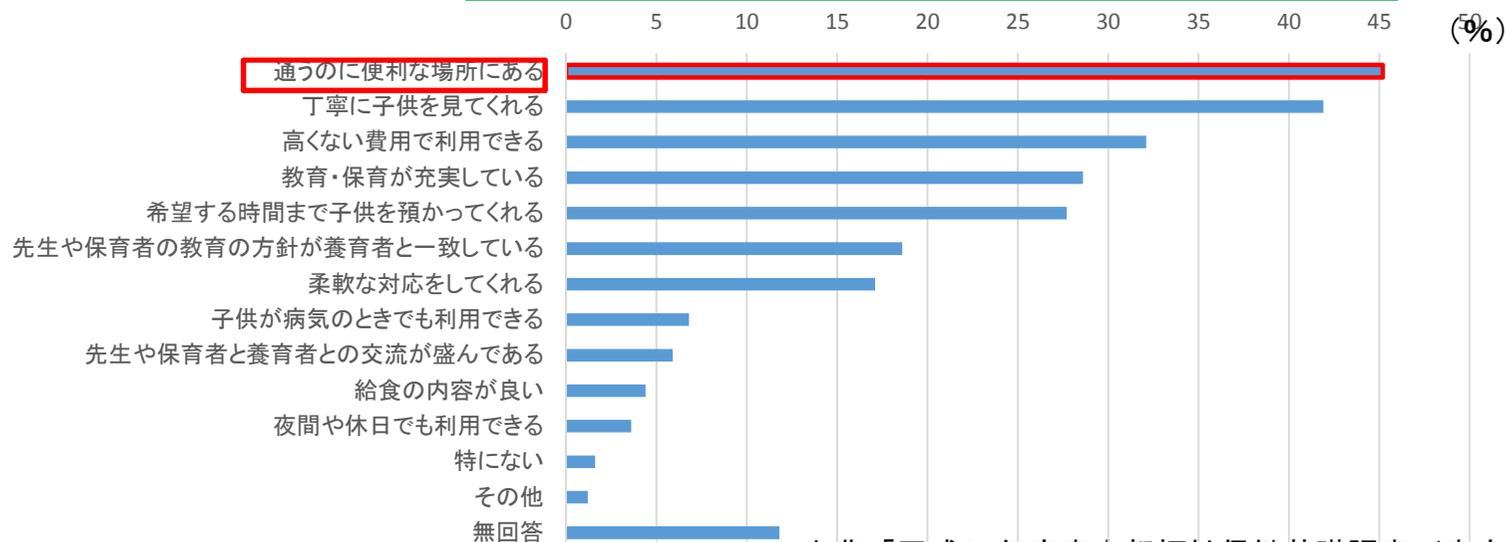


平成26年4月1日現在

都道府県	待機児童数の割合	都道府県	待機児童数の割合	都道府県	待機児童数の割合	都道府県	待機児童数の割合
北海道	0.67%	東京	4.27%	滋賀	1.53%	香川	0.00%
青森	0.00%	神奈川	0.92%	京都	0.02%	愛媛	0.00%
岩手	0.71%	新潟	0.03%	大阪	0.79%	高知	0.13%
宮城	3.13%	富山	0.00%	兵庫	0.64%	福岡	0.30%
秋田	0.23%	石川	0.00%	奈良	0.75%	佐賀	0.24%
山形	0.00%	福井	0.00%	和歌山	0.04%	長崎	0.29%
福島	0.68%	山梨	0.00%	鳥取	0.00%	熊本	1.41%
茨城	0.47%	長野	0.00%	島根	0.01%	大分	0.19%
栃木	0.21%	岐阜	0.06%	岡山	0.12%	宮崎	0.00%
群馬	0.00%	静岡	1.05%	広島	0.71%	鹿児島	0.67%
埼玉	0.98%	愛知	0.07%	山口	0.22%	沖縄	5.93%
千葉	1.49%	三重	0.12%	徳島	0.25%		

出典:「保育所関連状況取りまとめ」(厚生労働省)

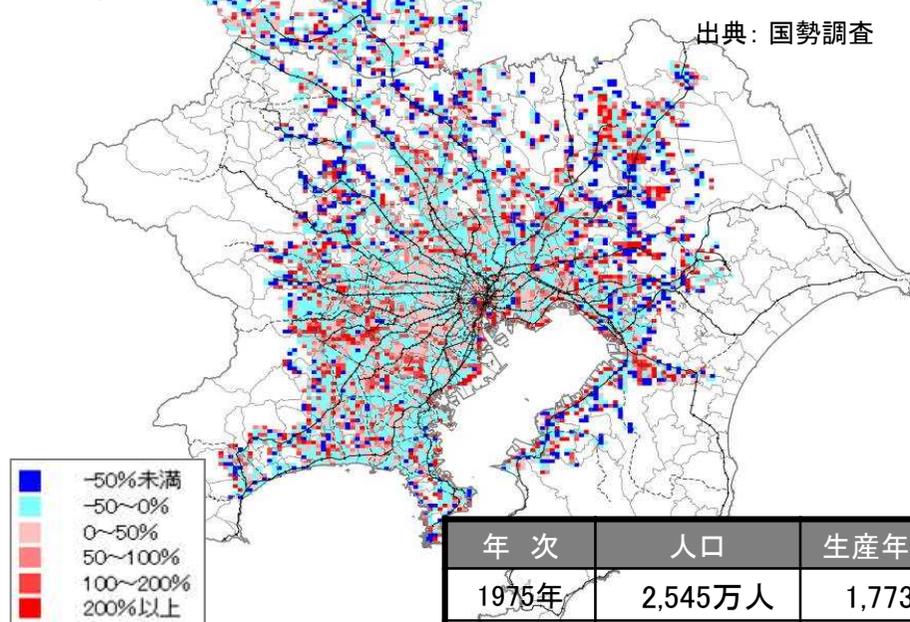
子供の預け先を選ぶ際に重視すること〔複数回答〕



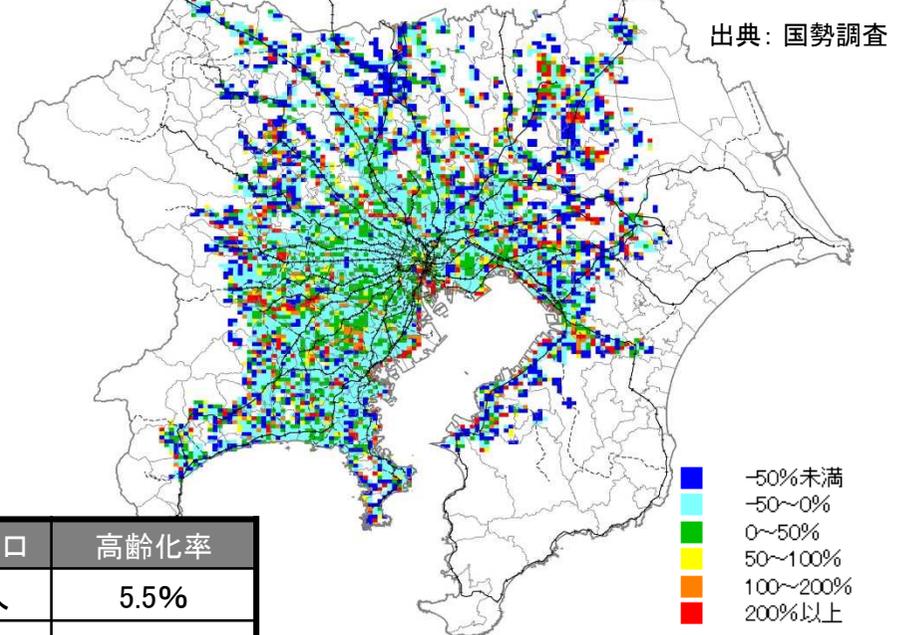
出典:「平成24年度東京都福祉保健基礎調査」(東京都福祉保健局)

- 今後、通勤・通学を主とした鉄道利用などの公共交通利用者の減少が危惧される。
- 結果、駅前の中心市街地の衰退、公共交通事業環境の悪化が進行するなど、生活環境の質の低下が懸念される。

◆人口増減率：(2035年－2005年)/2005年



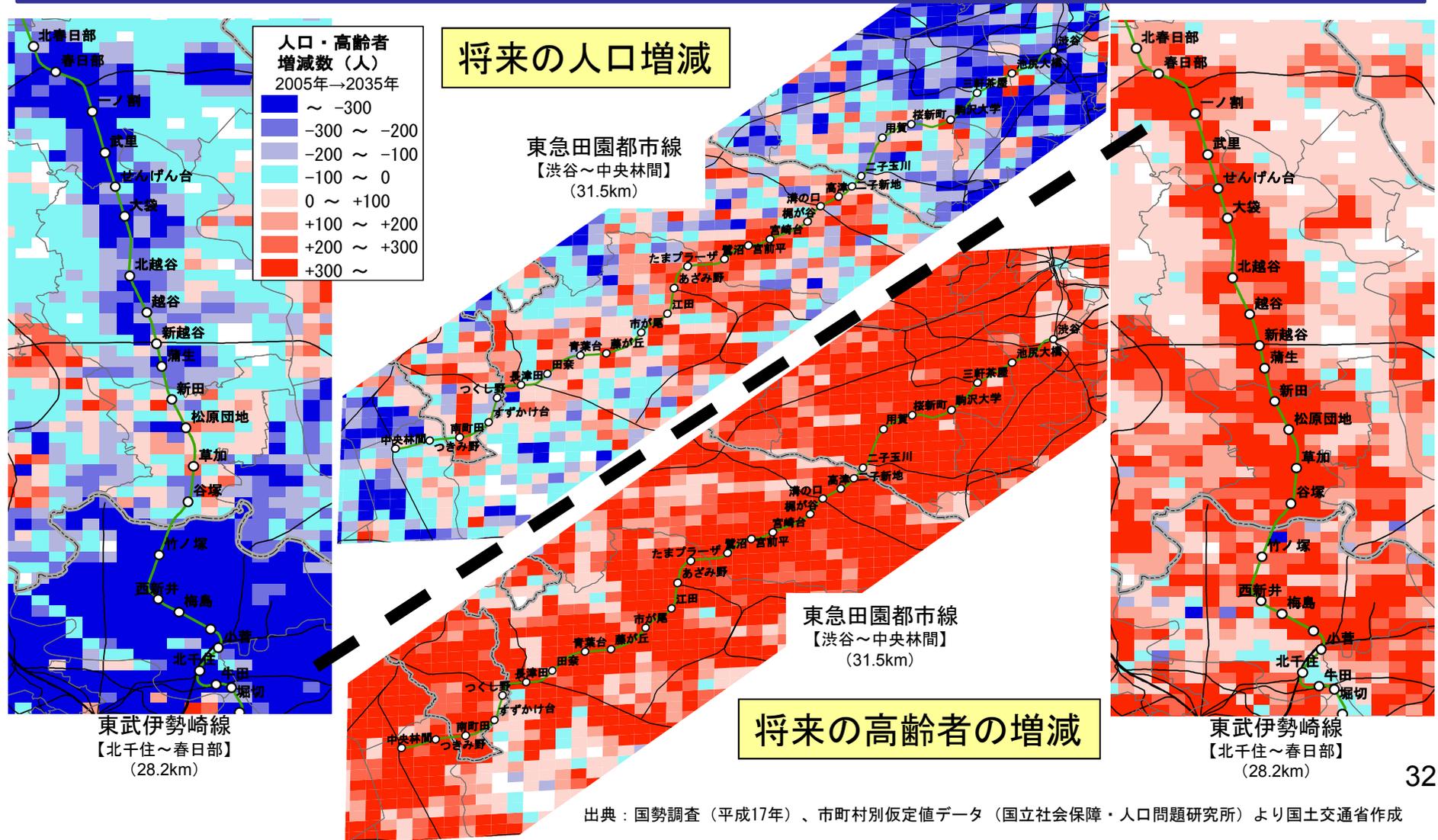
◆生産年齢人口増減率：(2035年－2005年)/2005年



年次	人口	生産年齢人口	高齢化率
1975年	2,545万人	1,773万人	5.5%
2005年	3,308万人	2,299万人	17.0%
2035年	3,135万人	1,883万人	27.0%

※将来人口はH12及びH17国勢調査データからコーホート法を用いてメッシュごとに予測

○ 2035年までに、東武伊勢崎線の沿線ではほぼ全線にわたり人口が減少し、高齢者数は増加。一方、東急田園都市線の沿線では人口は増加する地区が多いものの、高齢者数はほぼ全域で増加する。



出典：国勢調査（平成17年）、市町村別仮定値データ（国立社会保障・人口問題研究所）より国土交通省作成

- 大都市郊外において、**高齢者等が一定の高次の都市機能を身近に備えられる環境づくり**が意識されている。
 - ・ **東急田園都市沿線では、住みかえ支援やまち再構築の取組みが展開**されている。
- **沿線を一つの都市圏と捉え、沿線地方公共団体と鉄道事業者が連携・役割分担し、既存の鉄道インフラを活用した「コンパクト+ネットワーク」の実現のための方策が求められる。**

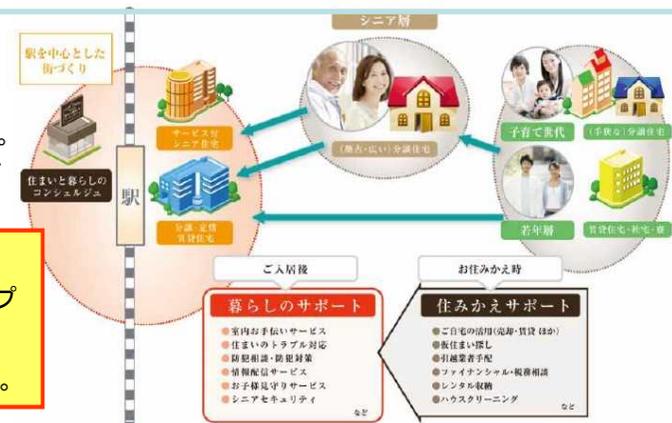
東急電鉄の次世代型「住みかえ」推進事業

○目的(要旨)

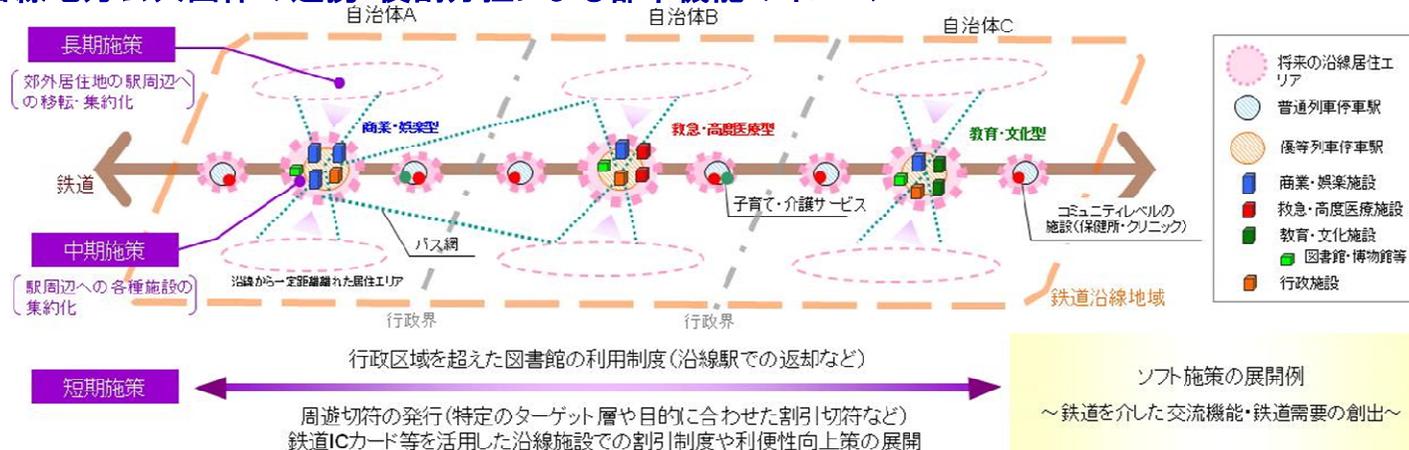
- ・ 世代毎のライフスタイルに合わせた、“住みかえ前”から“住みかえ後”までをトータルにサポート。
- ・ シニア層に対しては利便性の高い立地への積極的な「住みかえ」を提案し、生活満足度の向上を図る取組を展開。

《住みかえ促進のサポートメニュー》

- ・ 「住まいと暮らしのコンシェルジュ」(駅前無料相談窓口)による、「住みかえ」サポートのワンストップサービスを提供。
- ・ 防犯対策、トラブル対応、情報提供サービス等、暮らしのサポートをグループ会社と連携して提供。



沿線地方公共団体の連携・役割分担による都市機能のイメージ



コンパクトなまちづくりと公的不動産(PRE)マネジメントの連携

- 高齢者が急増する大都市においてコンパクトなまちづくりを推進するに当たっては、医療や介護など様々な生活サービスを住まいの身近に配置することが重要。
- 国や地方公共団体が保有している公的不動産(PRE)は、**我が国の全不動産の1/4の資産規模**を占める。
- コンパクトシティの推進には、**公共施設等総合管理計画の作成などのPRE再構築の動きを都市機能の鉄道駅周辺などへの計画的な配置・集約に取り込むことが有効。**
- このため、『まちづくりのための公的不動産(PRE)有効活用ガイドライン』の活用等により、「**コンパクトなまちづくり**」と「**公的不動産の再編**」との連携を推進。

まちづくりの課題・取組の方向性

課題

人口減少や高齢化により、拡散した低密度な市街地においては、住民の生活を支える医療・福祉・商業などのサービスの提供や地域活力の維持が困難になるおそれ

立地適正化計画制度の創設

(改正都市再生特別措置法が平成26年8月1日に施行)

コンパクトなまちづくりを推進するため、市町村が都市全体を見渡し、生活サービス機能と居住機能を誘導する区域を設定

～コンパクトなまちづくりのポイント～

公的不動産との連携

- 都市全体を見渡しなが**ら拠点となる区域に集客力のある公共施設を配置**したり、
- **公有地を用いて必要な生活サービス機能を確保**するなど、公的不動産を活用して戦略的に都市機能や居住の誘導を図る

公的不動産の課題・取組の方向性

課題

地方公共団体においては、**人口減少や少子高齢化の進展、将来の公共施設等の維持管理・更新費用の増大が見込まれること**等を踏まえ、**公共施設等の総合的かつ計画的な管理が必要**
※公的不動産は我が国の全不動産の1/4の資産規模を占める

公共施設等総合管理計画の策定

(総務省からの要請により、地方自治体の**98%**が平成28年度までに策定予定)

主に財政負担の軽減・平準化を目的として公共施設の更新・統廃合・長寿命化等を計画的に実施

～公共施設マネジメントのポイント～

将来のまちの姿との連携

都市全体の中で**拠点となる区域や居住を誘導する区域など、将来のまちづくりを想定しながら公共施設を集約・再編**することで、**住民の利便性や公共投資の効率性の維持・向上**を図る

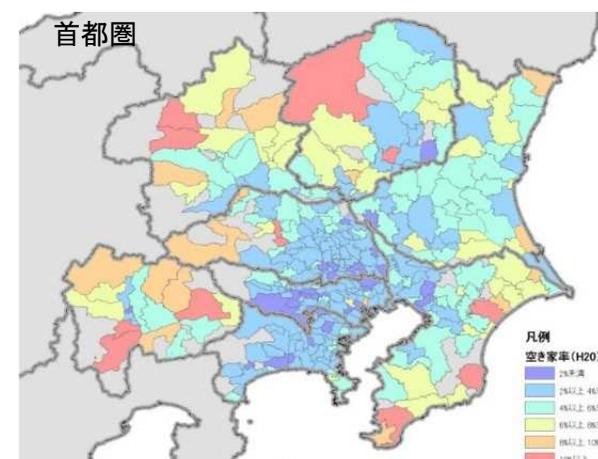
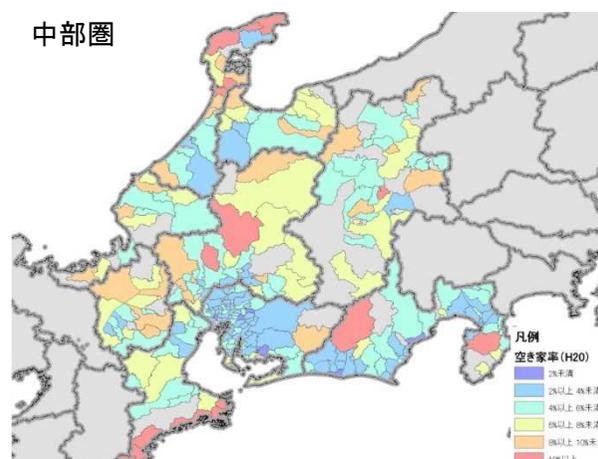
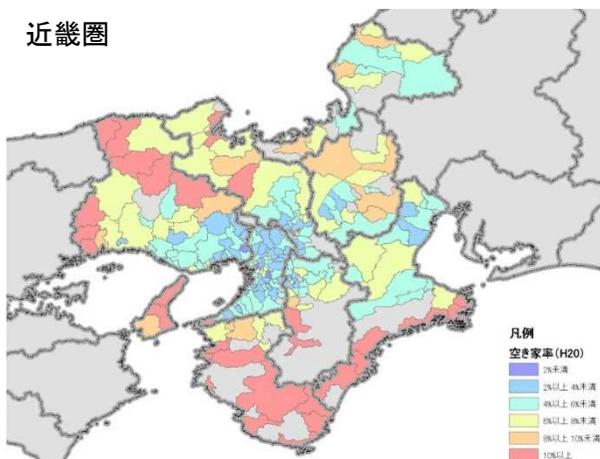
まちづくりのためのPRE有効活用ガイドラインの活用

連携

大都市圏郊外部を中心とした空き地、空き家の増加

- 三大都市圏において、今後、人口減少・高齢化が進行することにより世帯数が減少に転じた場合、空家数が急増する懸念がある。
- 人口減少が先行した縁辺部において「その他住宅」(＝適正に管理されていないと考えられる家、空き家と定義)の割合が高い。

三大都市圏の空家率
(空家：その他住宅数^注／住宅総数)



出典：総務省「住宅・土地統計調査」

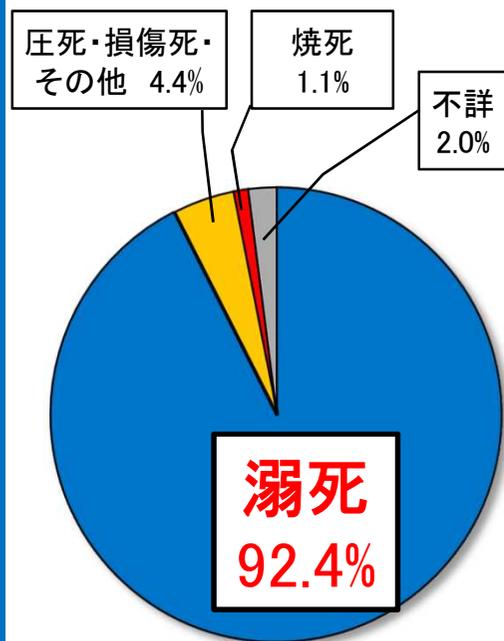
注：空き家の「その他住宅」とは、別荘などたまに寝泊まりしている人がいる二次的住宅や、賃貸用・売却用のために空き家になっている住宅以外の人が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅などのことを指す。

大都市の災害への脆弱性

過去の震災被害の特徴

東日本大震災 (2011年)

約9割が津波により死亡



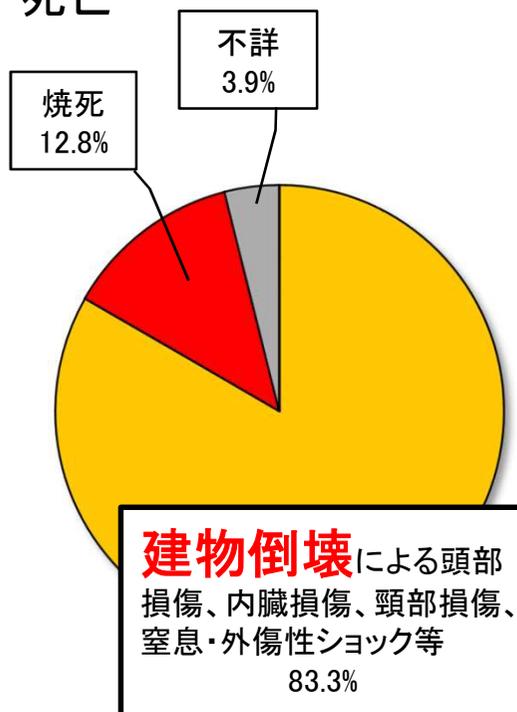
(H23. 4. 11現在)

(出典)内閣府「平成23年版防災白書」

死者 15,856名
行方不明者 3,084名
(H24. 4. 4現在)

阪神・淡路大震災 (1995年)

約8割が建物倒壊により死亡

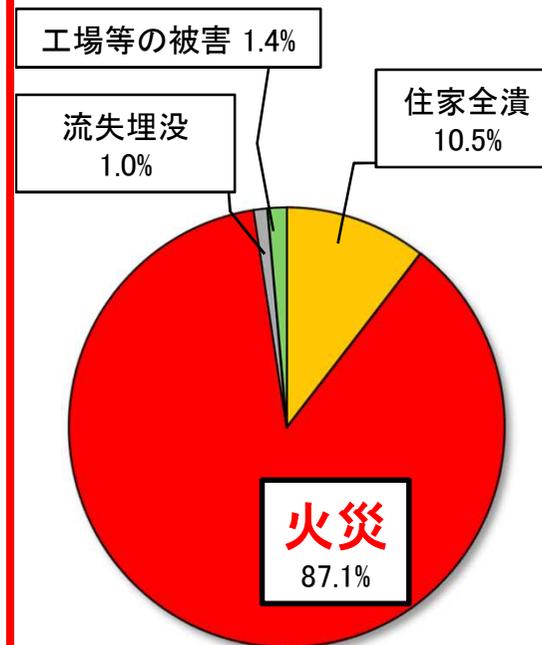


(出典)「神戸市内における検死統計(兵庫県監察医、平成7年)」

死者 6,434名
行方不明者 3名

関東大震災 (1923年)

約9割が火災により死亡



(出典)日本地震工学会「『日本地震工学会論文集vol.4Sept, 2004』関東地震(1923年9月1日)による被害要因別死者数の推定、諸井孝文、武村雅之」

死者・行方不明者
105,385名

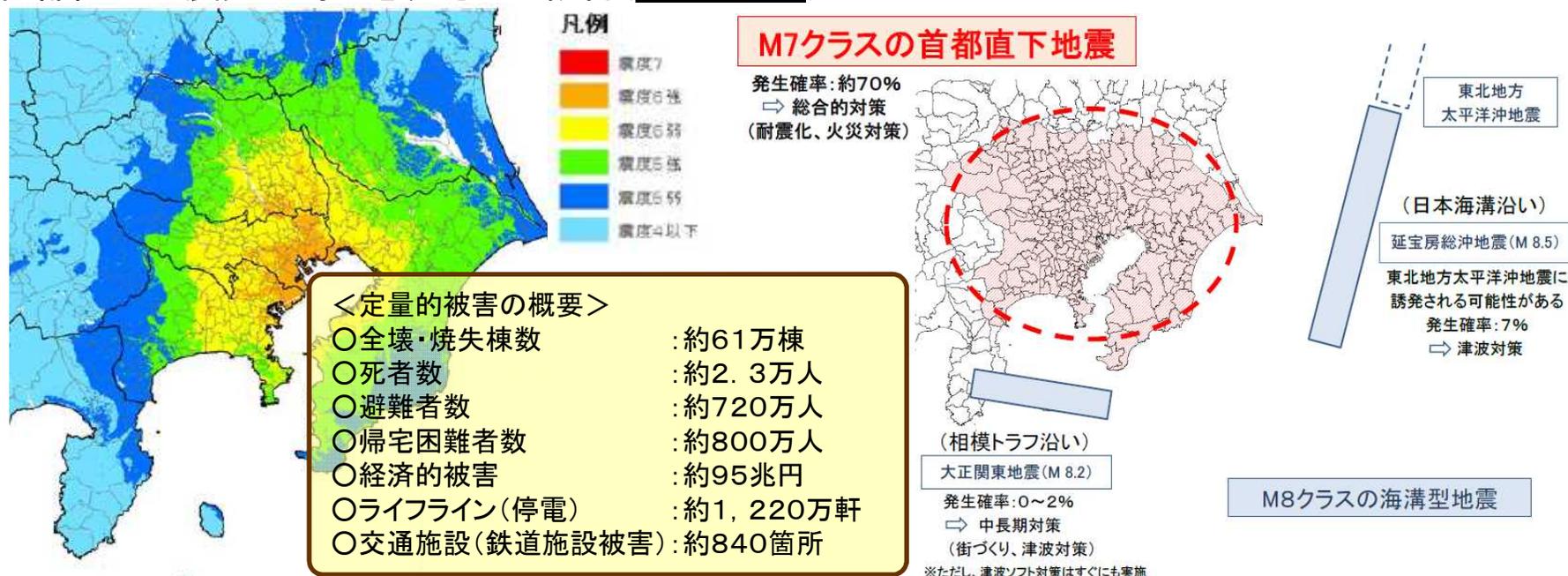
首都直下地震の切迫性

首都直下地震発生の切迫性

■首都直下地震の被害想定

- ▶ 首都直下地震は今後30年間で70%の確率で発生
- ▶ 日本海溝沿い、相模トラフ沿いで想定される海溝型地震（M8クラス）は当面の発生確率が低いことから、主として首都直下型（M7クラス）発生時の被害を想定

首都直下地震発生時に想定される被害(最大クラス)



(出典: 内閣府ホームページ等)

取組の現状

- 平成25年11月に首都直下地震対策特別措置法が成立
- 平成26年3月に同法に基づく首都直下地震緊急対策推進基本計画(閣議決定)を策定
- 平成26年4月に国土交通省首都直下地震対策計画を策定

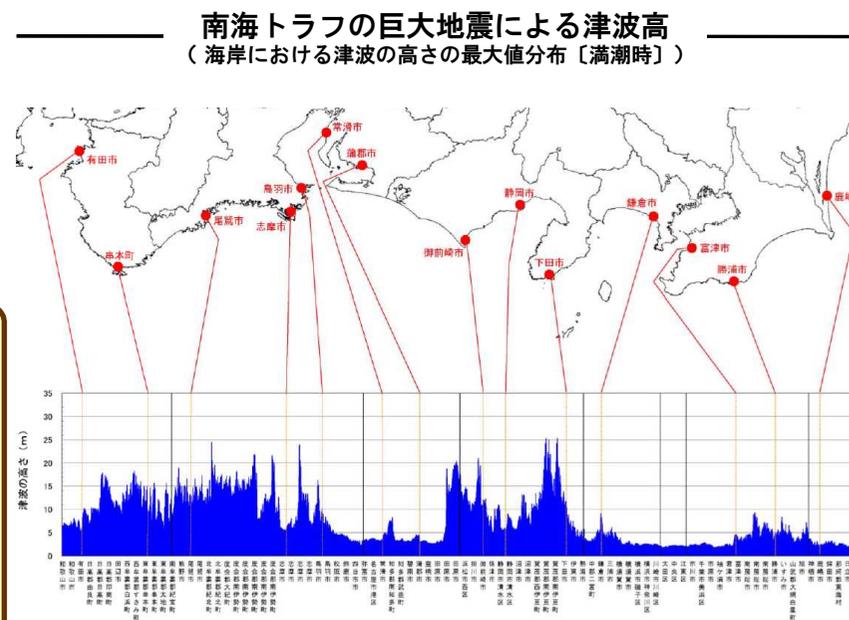
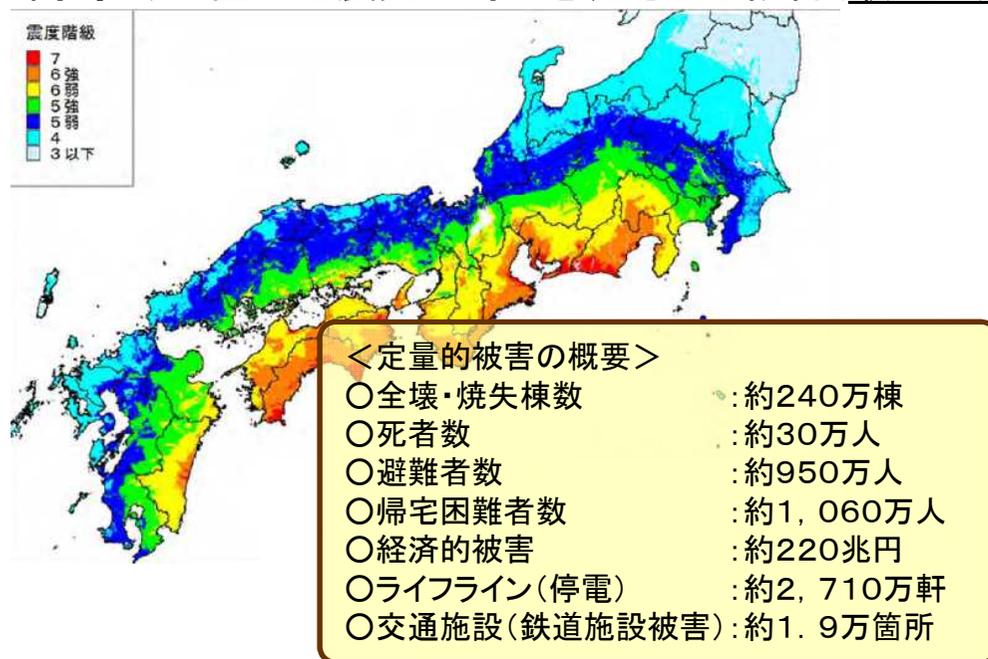
南海トラフ巨大地震の切迫性

南海トラフ巨大地震発生時の切迫性

■南海トラフ巨大地震の被害想定

- ▶ 南海トラフ巨大地震は今後30年間で60～70%の確率で発生
- ▶ 東海から九州までの太平洋側の広範囲で震度6以上の強い揺れの可能性があり、沿岸市町村の多くにおいて発災後短時間で大津波が来襲

南海トラフ巨大地震発生時に想定される被害(最大クラス)



(出典: 内閣府ホームページ等)

取組の現状

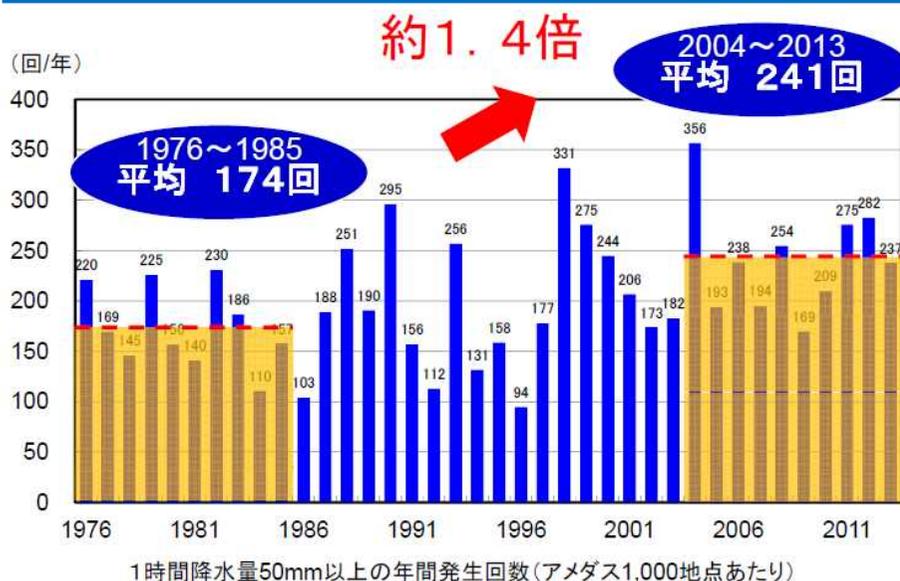
- 平成25年11月に南海トラフ地震対策特別措置法が成立
- 平成26年3月に同法に基づく南海トラフ地震防災対策推進基本計画(中央防災会議決定)を策定
- 平成26年4月に国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画を策定

激甚化する自然災害への対応

頻発化・激甚化する風水害

■局地化・集中化・激甚化する降雨

- ▶ 時間雨量50mmを超える雨が頻発するなど、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化し、従来の想定を超える被害が発生



■広島豪雨による土砂災害の例

- ▶ 発生日：平成26年8月20日
- ▶ 場所：広島市安佐南区、安佐北区
- ▶ 土石流107件、崖崩れ59件
- ▶ 死者74名
- ▶ 家屋全壊133戸 等

(出典：平成26年8月豪雨による広島県で発生した土砂災害への対応状況/国土交通省/平成26年10月31日)



(出典：国土地理院、消防庁ホームページ)

取組の現状

- 平成26年11月に改正土砂災害防止法が成立(都道府県による基礎調査結果の公表義務づけなど)
- 平成27年1月に「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」において、局地化・集中化・激甚化する降雨等に対する今後の検討の方向性についてとりまとめ、公表

浸水被害の発生状況

- 下水道の従来の計画を超える降雨や、局地的・集中的な大雨(いわゆるゲリラ豪雨)等の頻発により、人命や健全な都市機能を脅かす被害が発生。
- 降雨特性の変化とあわせ、5年確率降雨対応のハード整備完了が途上であることなどからも被害が発生。
- 約30mm/10分という短時間の豪雨により、下水道に取り込めないことによる浸水被害も発生。

	浸水・被害地区	発生日月	時間最大雨量(総雨量)	被害概要
一般家屋被害	愛知県岡崎市・名古屋市・一宮市	平成20年8月28~29日	146.5mm/h (448mm)	床上2,669戸 床下13,352戸
	和歌山県和歌山市	平成21年11月11日	122.5mm/h (257mm)	床上493戸 床下1,425戸
	東京都練馬区・板橋区・北区	平成22年7月5日	74.5 mm/h (106mm)	床上111戸 床下110戸
	福島県郡山市	平成22年7月6日	74.0 mm/h (101mm)	床上62戸 床下141戸
	大阪府大阪市	平成25年8月25日	67.5 mm/h (83.5mm)	床上41戸 床下1,279戸
	愛知県名古屋市	平成25年9月4日	108 mm/h (141.5mm)	床上251戸 床下4,975戸
地下街等被害	福岡市	平成11年6月29日	79.5mm/h(339mm)	御笠川の氾濫等による大量の水が博多駅周辺の地下街や地下鉄、ビルの地下室などにながれこみ、地下室に閉じ込められた1人が死亡。
	東京都新宿区	平成11年7月21日	131mm/h(151mm)	練馬区を中心とした集中豪雨により新宿区のビルの地下室が水没し、閉じ込められた1人が死亡。
	米国ニューヨーク市	平成24年10月22~26日	(約150mm)	ニューヨーク市内の地下鉄トンネルが浸水、全線復旧に9日間を要した。
	京都市	平成25年9月15~16日	37mm/h(313mm)	安祥寺川の氾濫水が京都市営地下鉄に流入し、御陵駅が浸水。4日間運休。
	東京都世田谷区	平成25年10月	28mm/h(196.5mm)	小田急電鉄 下北沢駅の地下構内が浸水。

平成25年8月 大阪府大阪市

梅田 冠水



平成25年9月 愛知県名古屋市

帰宅直撃 道路が川



平成24年10月 ニューヨーク市内の地下鉄駅の浸水状況



平成25年9月 京都市営地下鉄の浸水状況



避難者・帰宅困難者の安全確保

- 東日本大震災では約515万人の帰宅困難者が発生するとともに、首都直下地震や南海トラフ巨大地震でも大量の避難者や帰宅困難者の発生が想定される。
- 主要駅周辺や地下街等において、円滑な避難環境の確保など発災時を想定した対策を進めることが必要。



■都市再生安全確保計画等の策定状況

(平成27年1月時点、国土交通省都市局調べ)

<都市再生安全確保計画>

策定済

大阪駅周辺地域 (平成25年4月19日)
 京都駅周辺地域 (平成25年12月19日)
 名古屋駅周辺地域 (平成26年2月13日)
 川崎駅周辺地域 (平成26年3月17日)
 横浜都心・臨海地域 (平成26年3月24日)
 札幌駅都心地域 (平成26年3月25日)
 新宿駅周辺地域 (平成26年3月27日)
 大阪コスモスクエア駅周辺地域 (平成26年8月6日)

作成中

東京都心・臨海地域(大丸有地区、浜松町地区)
 渋谷駅周辺地域
 辻堂駅周辺地域
 本厚木駅周辺地域
 大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域
 福岡都心地域

※都市再生安全確保計画:都市再生特別措置法の都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会により作成される大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るために必要な退避経路、退避施設、備蓄倉庫その他の施設の整備等に関する計画

※エリア防災計画:1日あたりの乗降客数が30万人以上の主要駅周辺において、帰宅困難者対策協議会により作成される都市再生安全確保計画に準じた計画

<エリア防災計画>

策定済

立川駅周辺地域 (平成25年8月6日)
 北千住駅周辺地域 (平成25年12月18日)
 藤沢駅周辺地域 (平成26年1月21日)
 吉祥寺駅周辺地域 (平成26年3月24日)

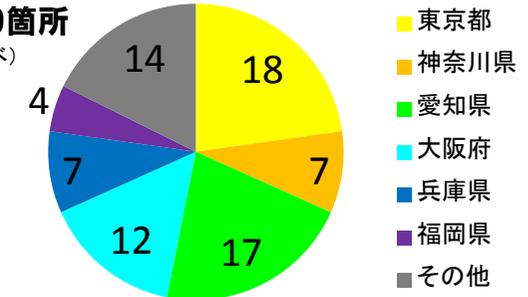
作成中

綾瀬駅周辺地域
 池袋駅周辺地域
 大井町駅周辺地域
 中野駅周辺地域

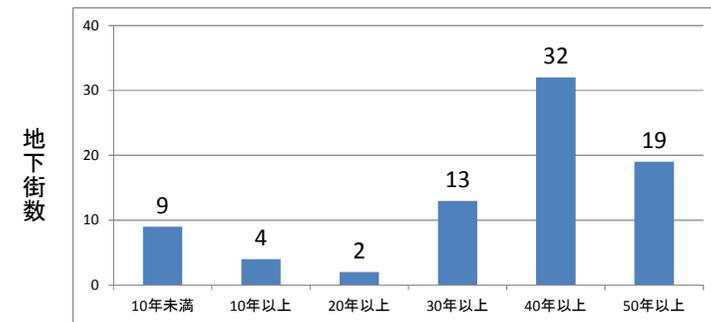
■全国における地下街の状況

都道府県別地下街数:79箇所

(H26.4 国土交通省都市局調べ)



地下街の開設経過年数



■関連計画における記載内容(例)

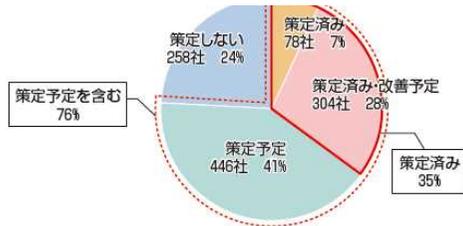
- 国、地方公共団体及び施設管理者は、高層ビル、地下街、百貨店、ターミナル駅等の不特定多数の者が利用する施設では、施設被害に伴う死傷者が発生しないよう、施設・設備の耐震化、火災対策、浸水対策及び落下物防止対策を促進するとともに、地方公共団体、関係事業者は、適時・的確な情報提供や避難誘導等の体制整備を行う。
- 都市部等における大量の帰宅困難者の発生に対応するため、民間事業者等と協力して、共助の観点から、行政関連施設のほか民間施設を主体とした一時滞在施設の確保、発災時に必要な情報提供、徒歩帰宅者等の円滑な帰宅への支援等の帰宅困難者対策を推進する。

災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化

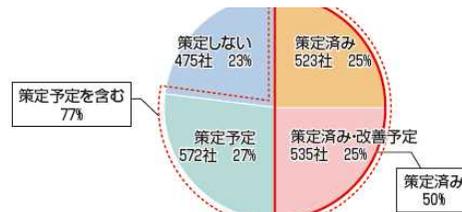
・日本の国際競争力を支える都心部の業務拠点地区について、エネルギーの自立化・多重化など脆弱性の解消が課題。

○東日本大震災後、BCPを策定した企業が大幅に増加しており、企業の災害対応意識が高まっている。

【2011年4月のBCP策定状況】

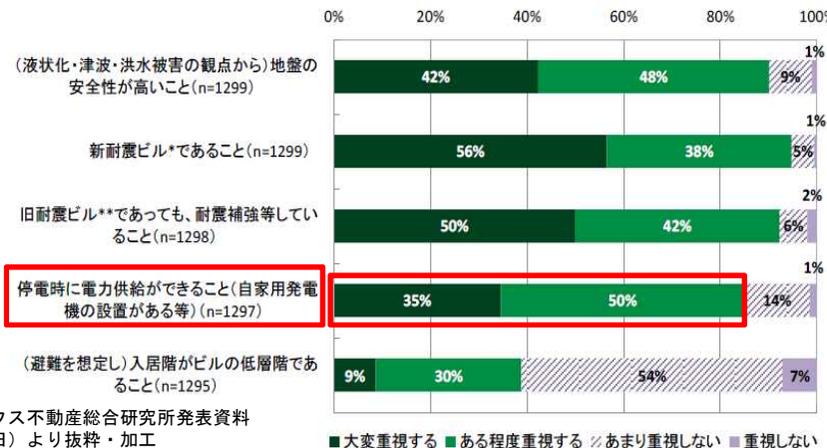


【2012年11月のBCP策定状況】



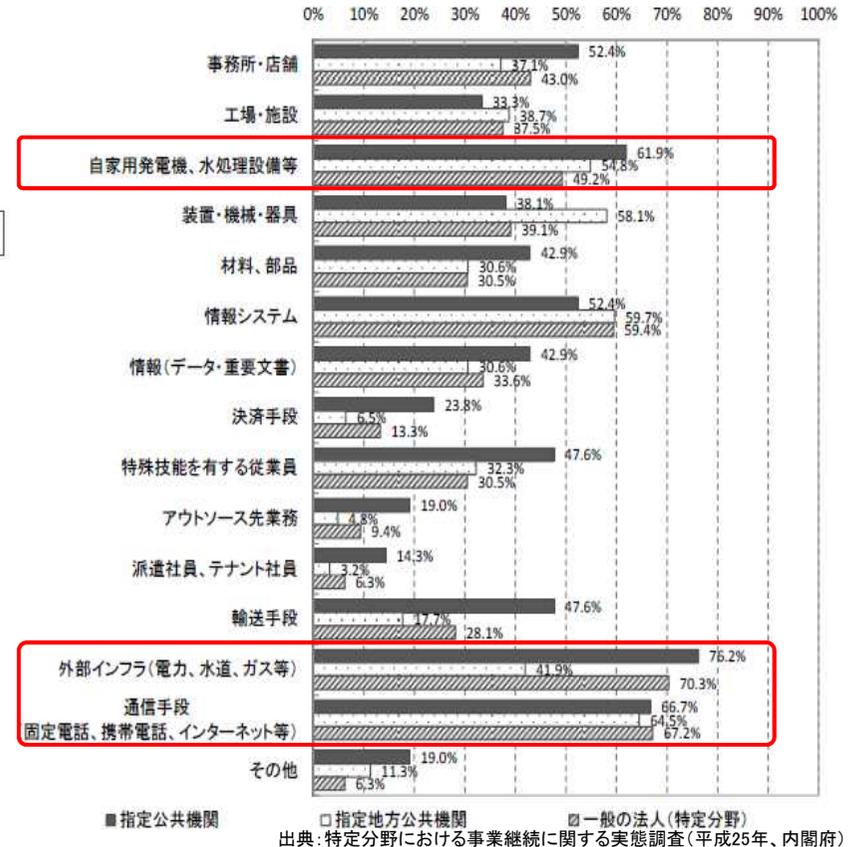
2013年1月10日 森ビル株式会社発表資料より抜粋

○オフィスビルを選定する際に重視するビルの機能として、8割超の企業が「停電時に電力供給ができること」を重視。



出典：ザイマックス不動産総合研究所発表資料 (2013年10月11日) より抜粋・加工

○災害時の業務継続にあたって、電力等のインフラがボトルネックになっている。



出典：特定分野における事業継続に関する実態調査(平成25年、内閣府)

関連計画における記載内容(例)

- 業務・商業地域における地区としての業務継続の取組、大都市の主要駅周辺等における帰宅困難者・避難者等の安全を確保するための取組について官民が連携して推進する。
- コージェネレーション、燃料電池、再生可能エネルギー、水素エネルギー等の地域における自立・分散型エネルギーの導入を促進する

○ 地震災害時に復旧・復興拠点や復旧のための生活物資等の中継基地等となる防災拠点、周辺地区からの避難者や帰宅困難者を収容し、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等の確保が重要。



■都市公園の防災機能の区分と整備状況

機能区分	役割	公園種別	面積等
一次避難地	大震火災等の災害が発生した場合において主として一時的避難の用に供する都市公園	近隣公園 地区公園 等	面積 2ha以上
↓			
避難路	広域避難地又はこれに準ずる安全な場所へ通ずる避難路となる都市公園	緑道 等	幅員 10m以上
↓			
広域避難地	大震火災等の災害が発生した場合において広域的避難の用に供する都市公園	都市基幹公園 広域公園 等	面積 10ha以上
広域防災拠点	主として広域的な復旧・復興活動の拠点となる都市公園	広域公園 等	面積 概ね50ha以上

■関連計画における記載内容（例）

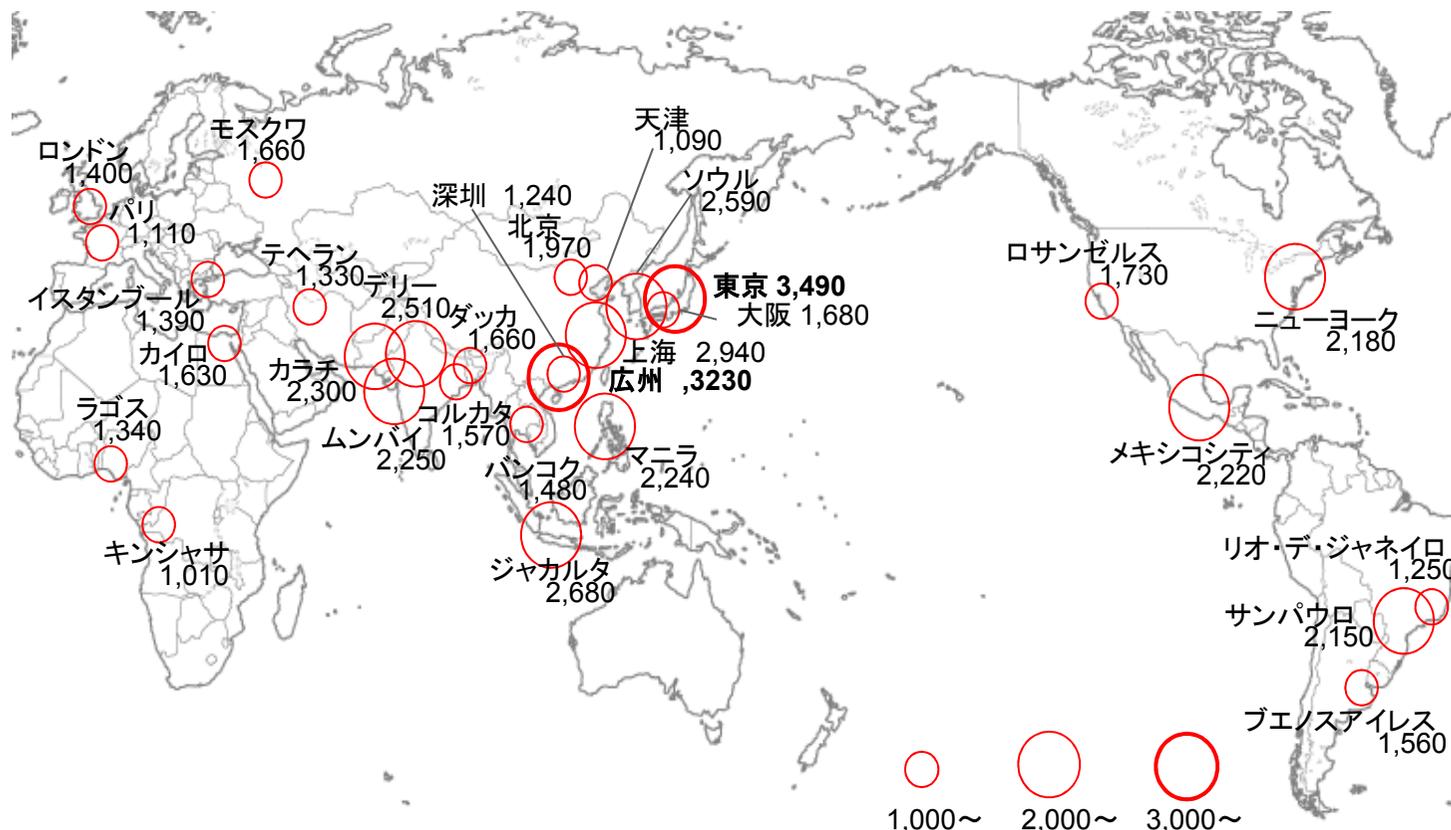
○膨大な数の避難者・被災者へ対応するため、国は、都県及び市町村による緊急避難場所として機能する公園や空地の確保、河川の整備及び避難者の滞留が想定される公園等における備蓄倉庫等の確保を支援する。（首都直下地震緊急対策推進基本計画（H26.3閣議決定））

○国、地方公共団体は、都道府県を越える支援を行うための大規模な広域防災拠点や被災市町村を支援するための防災拠点を確保していくものとする。（大規模地震防災・減災対策大綱（H26.3中央防災会議））

大都市圏内・圏域間の役割分担と連携

リニア中央新幹線の整備を踏まえ、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界を先導していくことが期待されている。

世界の主要都市における人口 (2014年) (単位:万人)



都市人口ランキング (2014年)(単位:万人)

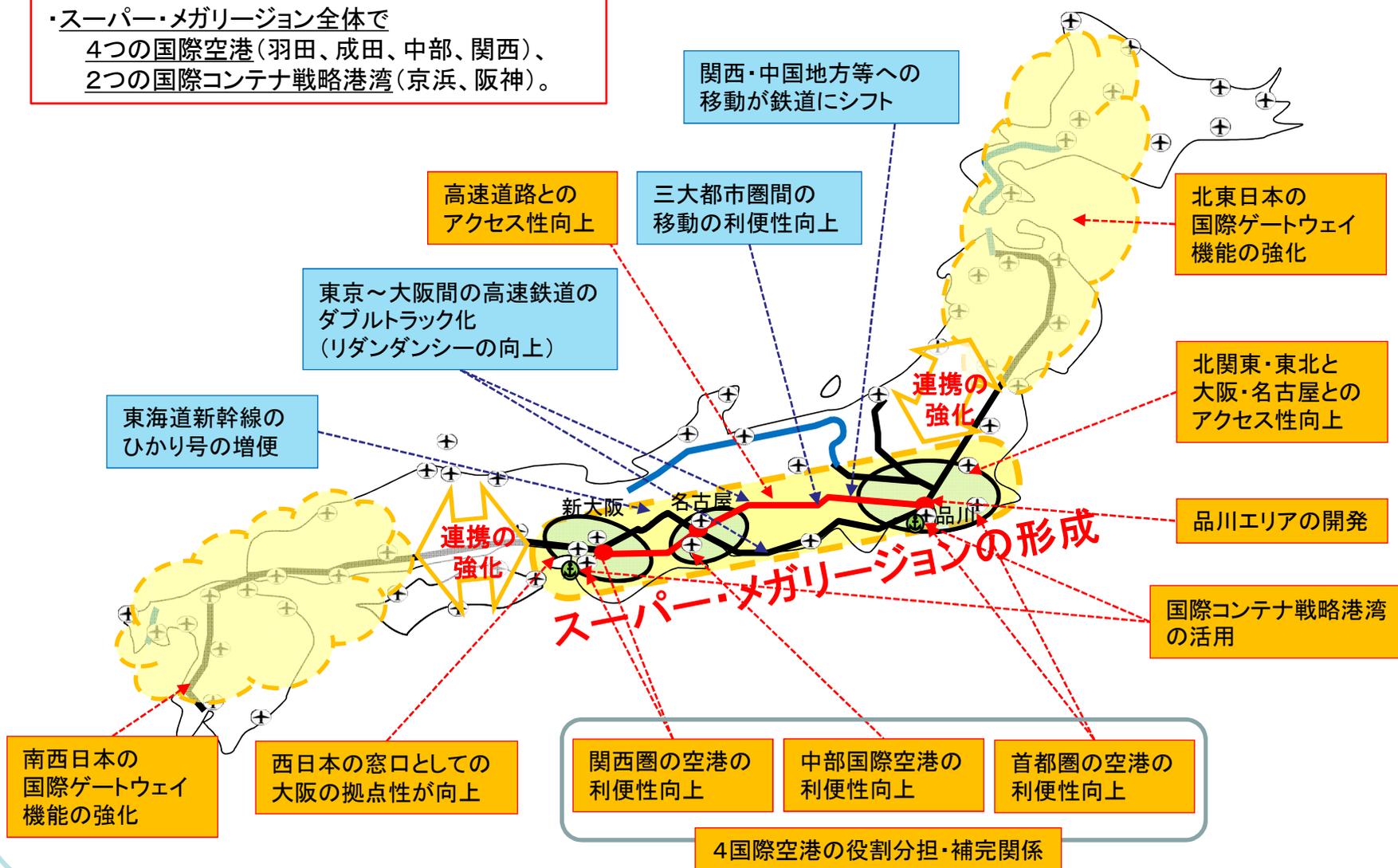
東京・大阪・名古屋 6,015	
1 東京	3,490
2 広州	3,230
3 上海	2,940
.....	
14 ロサンゼルス	1,730
15 大阪	1,680
16 ダッカ	1,660
.....	
40 ハイデラバード	860
41 名古屋	845
42 ワシントン	820

出典: Thomas Brinkhoff : Major Agglomerations of the World, <http://www.citypopulation.de>

スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成②

リニア中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成

・スーパー・メガリージョン全体で
4つの国際空港(羽田、成田、中部、関西)、
2つの国際コンテナ戦略港湾(京浜、阪神)。



【ナレッジ・リンク】スーパー・メガリージョン内外で、知の創発拠点をつないで、**活力ある知の集積**をもたらす



出典：国土のグランドデザイン2050参考資料
http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000043.html

リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節を通じて、都市構造の変化が促される可能性。

相模線、横浜線、京王相模原線を利用した交通ネットワーク、小田急多摩線の延伸

神奈川県駅：橋本駅
厚木：本厚木駅
新横浜：新横浜駅
立川：立川駅
八王子：八王子駅・京王八王子駅
調布：調布駅
町田：町田駅
横浜：横浜駅
として、平日の最短移動時間を記載（Route(駅すばあと)より作成。新幹線、有料特急は除く。）

多摩ニュータウン(NT)の再活性化

- 凡例
- 高規格幹線道路等(供用区間)
 - 高規格幹線道路等(事業中・計画区間)
 - 国道16号
 - リニア中央新幹線(計画区間)
 - 新幹線(営業区間)
 - JR、京王線、小田急線(営業区間)



新横浜駅の新幹線停車本数の増加と駅周辺に整備された集客施設

【東海道新幹線 新横浜駅への停車本数の変遷】

○昭和42年
毎時3本 / 毎時6本 が停車



○昭和60年
毎時6本 / 毎時10本 が停車



○現在
毎時14本 / 毎時14本 (全列車)が停車

出典：
・「新しい世代を迎えた新幹線 東海道新幹線II」(JTB)、
・JR東海HP



出典：国土のグランドデザイン2050参考資料より国土交通省都市局作成

三大都市圏環状道路等整備による民間投資の喚起

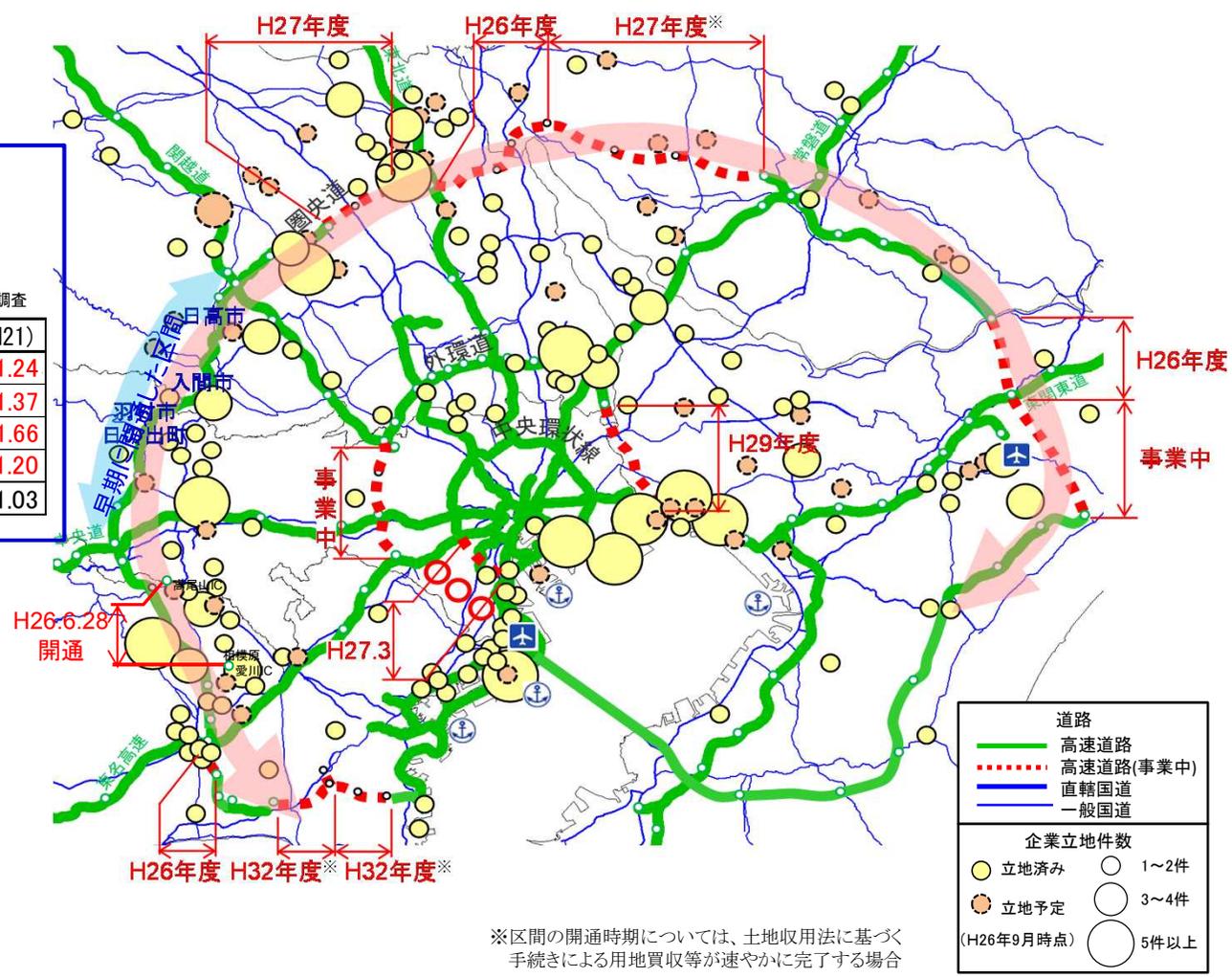
○ 三大都市圏環状道路などを中心とする根幹的な道路網を重点的に整備することで、沿線に物流施設や工場等の集積が進む等、民間の投資が喚起されている。

【圏央道の早期に開通した区間】

・平成19年に全通した関越道～中央道間では既にストック効果が発現

製造品出荷額（億円） 出典：工業統計調査

市町村名	H21	→	H24	(H24/H21)
日高市	1,271	→	1,579	1.24
入間市	2,823	→	3,872	1.37
羽村市	3,823	→	6,350	1.66
日の出町	529	→	637	1.20
埼玉県+東京都	197,983	→	203,373	1.03



※区間の開通時期については、土地収用法に基づく手続きによる用地買収等が速やかに完了する場合

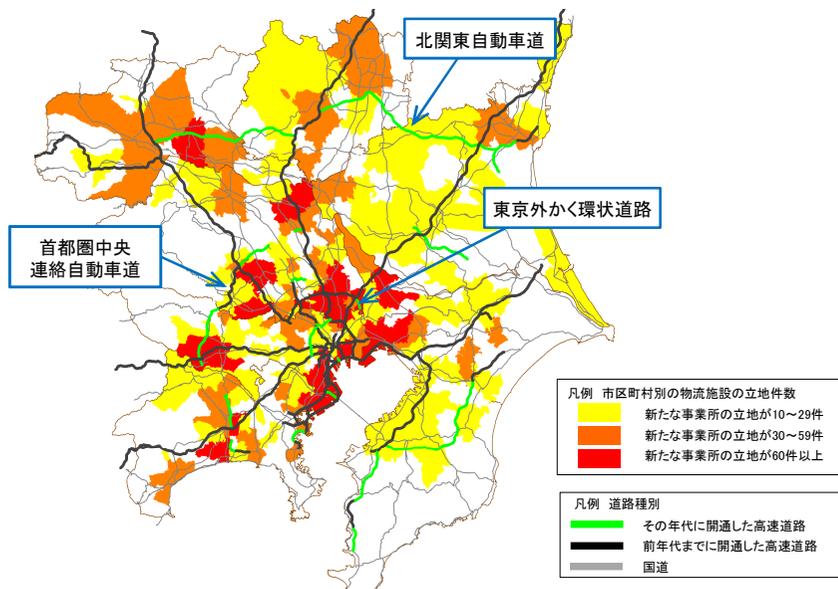
出典：国土交通省調べ(平成7年以降の物流施設、工業団地、工場の立地を抽出)

物流を支える施設の状況(首都圏)

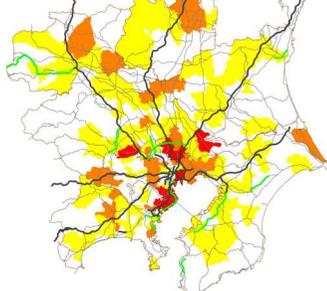
- 物流施設の立地状況として、京浜港に近接した臨海部のほか、内陸部では圏央道(首都圏中央連絡自動車道)などの高速道路沿いを中心とした輸送の便のよいエリアへの物流施設の立地が進展。
- 東京都市圏に立地している物流施設の中には、建設から30年以上が経過した物流施設も存在しており、東京湾沿岸の臨海部のほか、内陸にも分布。
- 今後、物流施設の適切な立地及び機能更新の促進が重要。

物流施設の立地状況

＜2000年以降に開設した物流施設の立地件数(市区町村別)＞



＜参考:1990~1999年に開設＞



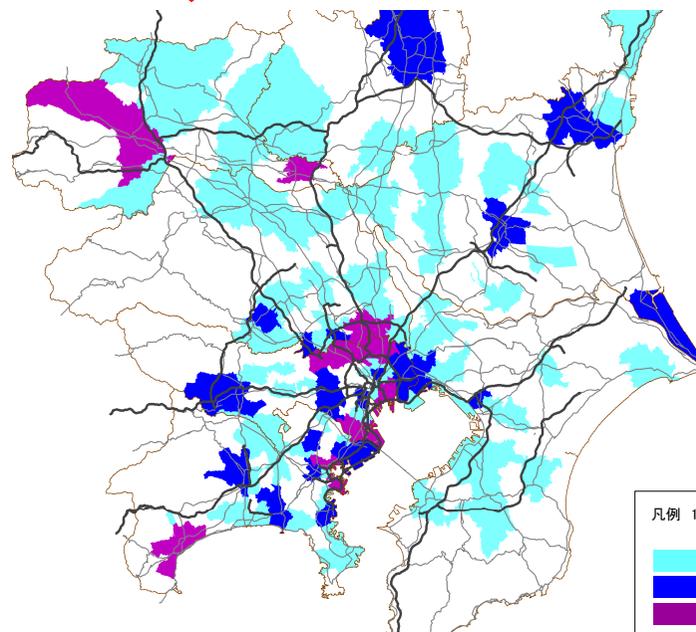
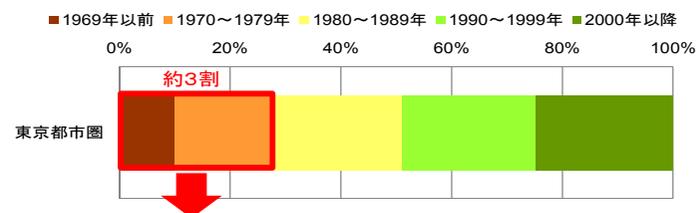
＜参考:1980~1989年に開設＞



出典:第5回東京都市圏物資流動調査結果

物流施設の老朽化の状況

＜都市圏全体の物流施設建設年代の割合＞

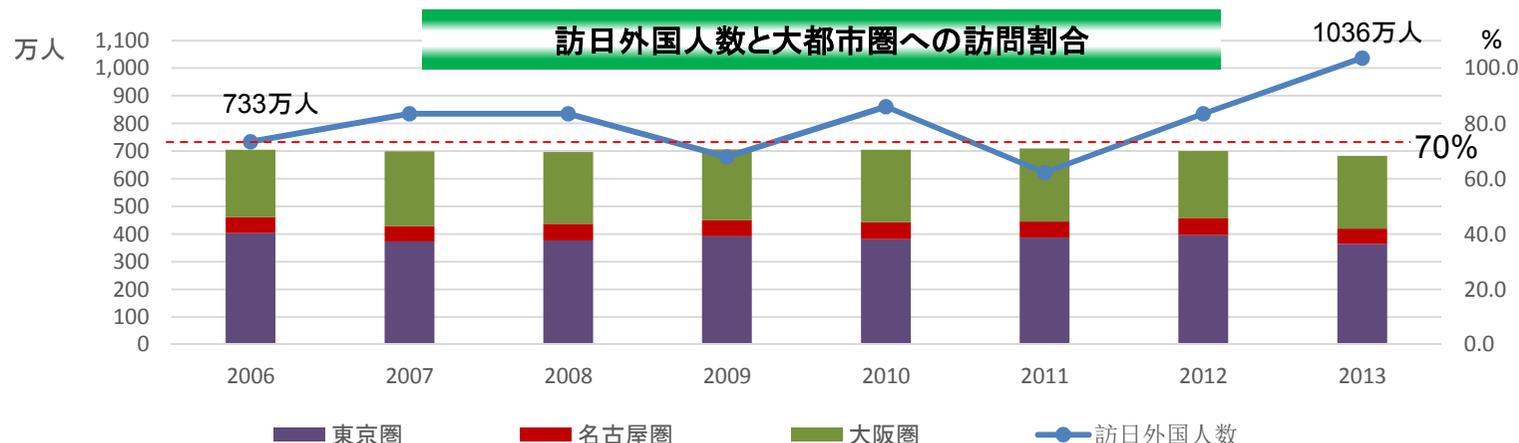


＜建設年が1979年以前の物流施設の立地件数(市町村別)＞ 51

出典:第5回東京都市圏物資流動調査結果

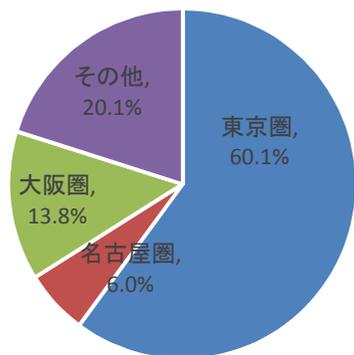
観光立国に向けた訪日外国人と大都市圏への訪問割合

- 三大都市圏は外国人の主要な訪問先となっており、6割以上は東京圏、名古屋圏、大阪圏の大都市圏を訪問している。
- 目的別に見ると、約4割がビジネス目的、約6割が観光・レジャー目的で訪問しており、ビジネス目的の場合は8割近くが三大都市圏が訪問先となっており、主要な訪問先となっていることがわかる。

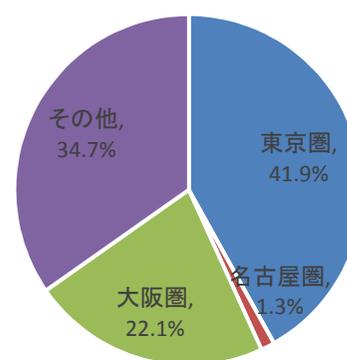


出典：訪日外国人数はJNTO「訪日外客数の動向」、訪問割合は2010まではJNTO「訪日外客訪問地調査」、2011からは観光庁「訪日外国人消費動向調査」より国土交通省都市局作成

ビジネス目的



観光・レジャー目的



出典：訪日外国人消費動向調査(観光庁)より国土交通省都市局作成
同調査より、主な来訪目的を「展示会・見本市、国際会議、社内会議、研修、商談等その他ビジネス」と回答した人(合計8,022人)をビジネス目的とし、「観光・レジャー」と回答した人(合計12,889人)を観光・レジャー目的として、宿泊地別の割合を示している。

情報通信技術の発展

○ 情報の収集・処理・蓄積能力の向上、世の中に流通しているデータ量の増大など、情報通信技術の発展を受けて、例えば観光情報の提供や、平時・有事の人流や物流の飛躍的な効率化など、様々な取り組みが可能になりつつある。

無料公衆無線LAN環境の提供の事例 (福岡市公衆無線LAN環境整備事業 (サービス名:Fukuoka City Wi-Fi))

都市の魅力及び都市間競争力の向上を目指し、無料公衆無線LANサービスを提供。

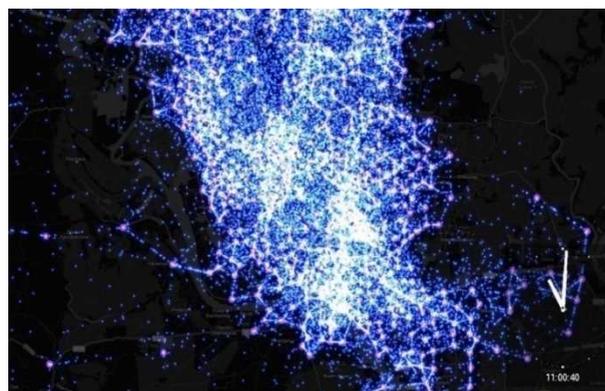
- 「①海外からの旅行客をはじめとする来訪者の利便性向上」
- 「②情報発信力の強化」
- 「③災害時の活用」

を目的としており、福岡市地下鉄全駅構内や福岡空港、博多港国際ターミナルなど、福岡市内の主要な交通拠点や観光拠点をカバーしており、市内福岡市内76カ所(345AP)で利用可能(平成27年2月18日時点)。



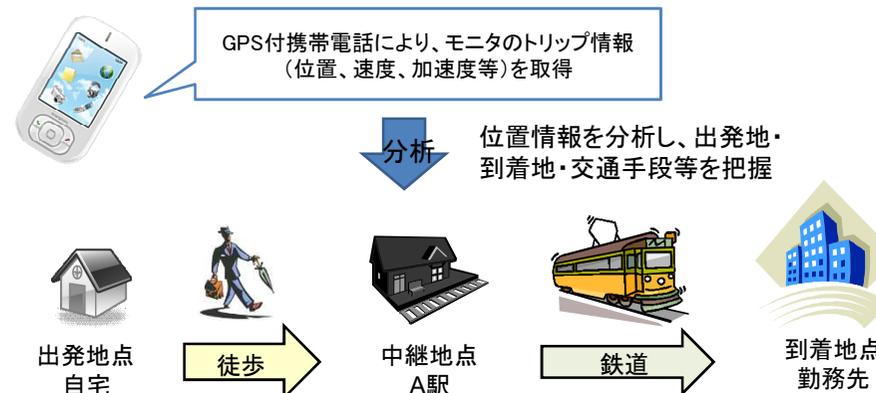
出典: 観光庁HP、福岡市HP資料より国土交通省都市局作成
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kokusai/musenlan.html>
<http://www.city.fukuoka.lg.jp/wi-fi/index.html>

携帯の基地局情報から人の移動状況を可視化した事例 (ダッカ市)



資料提供)
 東京大学 柴崎・関本研究室

GPS付き携帯電話を活用した交通移動の推計



- 都心部では、開発等に伴う民有地の緑地の整備により、生物多様性の確保に資する緑やにぎわいの拠点となるオープンスペースの創出に向けた取組みが進められている。
- 個々の敷地内での取組にとどまらず、広域性や連続性を意識した取組が展開されつつある。

【事例①】 アークヒルズ 仙石山森タワー (東京都港区、森ビル株式会社)

- ・「コゲラがすむ森づくり」をコンセプトに、群集の成立条件や建物の配置に配慮したモザイク状の緑地を整備。
- ・コゲラ等の移動経路や空間を確保できるよう、皇居とつながるコリドーの起点としての位置づけ。

【事例②】 東京ミッドタウン・港区立檜町公園 (東京都港区、三井不動産株式会社)

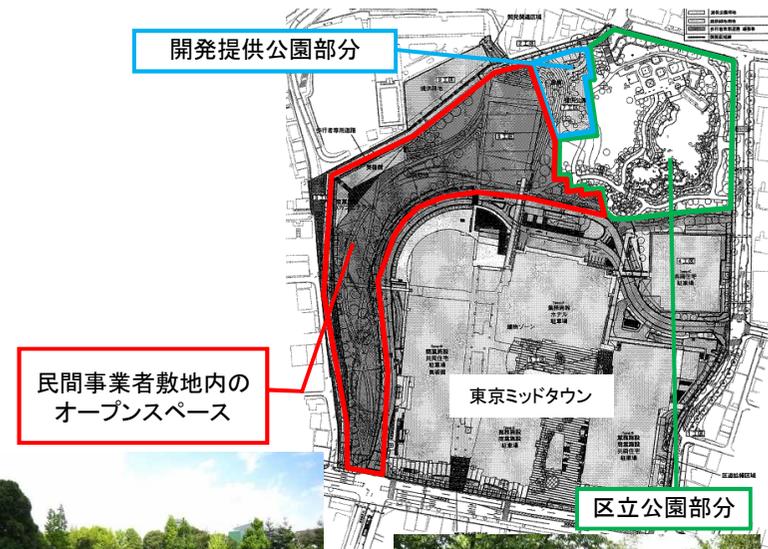
- ・地区計画を適用し、民間が設置するオープンスペースと区立公園が連続し、一体的に活用できる約4haのオープンスペースを整備。
- ・都市公園の再整備、日常的な維持管理を協定により民間事業者側が実施。



仙石山森タワーにおける緑の配置



仙石山森タワー周辺の緑のネットワーク



都市における緑のネットワークの形成

○ 国土交通省では「緑の基本計画における生物多様性の確保に関する技術的配慮事項」(平成23年10月)を策定し、都市におけるエコロジカルネットワークの形成に関する配慮事項を地方自治体に提供。

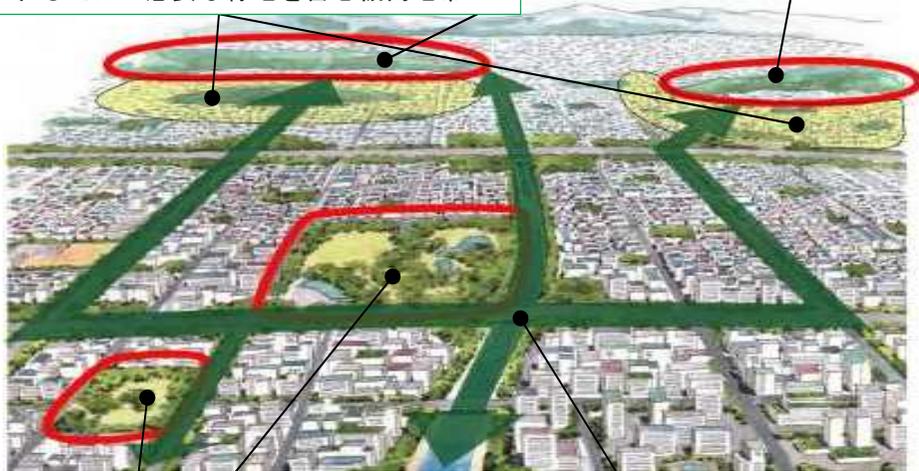
都市におけるエコロジカルネットワークの形成イメージ

中核地区

都市の郊外に存在し、他の地域への動植物種の供給等に資する核となる緑地

緩衝地区

中核地区、拠点地区、回廊地区に隣接して存在し、これらの地区が安定して存続するために必要な緑地を含む緩衝地帯



回廊地区

中核地区と拠点地区を結び動植物種の移動空間となる河川や緑道等の緑地

拠点地区

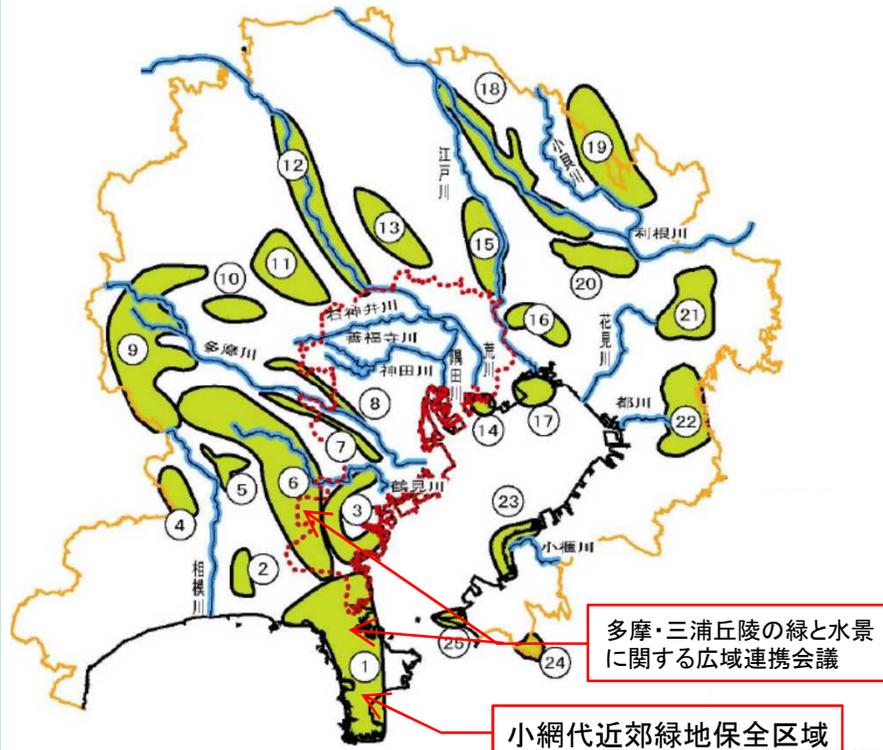
市街地に存在し動植物種の分布域の拡大等に資する拠点となる緑地

【事例】 朝霞市における緑のネットワーク形成

「朝霞市緑の基本計画」等に基づき、緑のネットワークの形成に向けた緑の保全・創出を進めている。



首都圏の都市環境インフラのグランドデザインにおいて位置づけられた「保全すべき自然環境」



保全すべき自然環境(ゾーン)
 保全すべき自然環境(河川)

- | | | |
|---------------|-----------------|---------------|
| 1. 三浦半島ゾーン | 10. 狭山丘陵ゾーン | 19. 牛久沼ゾーン |
| 2. 湘南丘陵ゾーン | 11. 三富新田ゾーン | 20. 手賀沼ゾーン |
| 3. 横浜の丘ゾーン | 12. 荒川・江川ゾーン | 21. 印旛沼ゾーン |
| 4. 八菅山・荻野ゾーン | 13. 見沼田圃・安行ゾーン | 22. 東千葉の台地ゾーン |
| 5. 相模原ゾーン | 14. 葛西臨海ゾーン | 23. 盤洲・小樋川ゾーン |
| 6. 多摩丘陵ゾーン | 15. 草加・越谷新田ゾーン | 24. 鹿野山ゾーン |
| 7. 多摩川右岸崖線ゾーン | 16. 市川・船橋の台地ゾーン | 25. 富津岬ゾーン |
| 8. 国分寺崖線ゾーン | 17. 三番瀬ゾーン | |
| 9. 多摩の森林ゾーン | 18. 利根川・菅生沼ゾーン | |

○具体的な取組みの事例

【事例①】小網代近郊緑地保全区域(1. 三浦半島ゾーン)

- ・水系を軸に森林、湿地、干潟及び海が自然状態でまとまって完結した集水域が残り、首都圏における希少種を含む貴重な生態系を形成。
- ・平成17年9月に国が近郊緑地保全区域(約70ha)に指定、平成23年10月に神奈川県が近郊緑地特別保全地区(約65ha)に指定。



【事例②】多摩・三浦丘陵の緑と水景に関する広域連携会議(1. 三浦半島ゾーン 6. 多摩丘陵ゾーン)

・多摩・三浦丘陵を中心として形成されている緑地群のネットワーク化を図るため、多摩・三浦丘陵に立地する関係自治体が組織。

・多摩・三浦丘陵の緑地をつなぐ広域連携トレイルを設定し、市民向けのウォーキングラリーを開催する等、広域的な緑地に関する普及啓発等に取組んでいる。



基本的な論点

基本的な論点(1/2)

都市の国際競争力・都市再生

○成長戦略の一環として都市の国際競争力の強化を図る観点から今後の大都市戦略はいかにあるべきか。

- ・地方創生を目指す中で、大都市の国家戦略上の役割をどのように整理すべきか。
- ・我が国大都市の強み、弱みは何か。国際競争力強化の観点から都心部等に必要な機能にはどのようなものがあるのか。
- ・都心部等において、開発等を契機として公民が連携して必要な機能(例えば、緑やオープンスペースの創出・ネットワーク形成による良好な都市環境、地下通路ネットワーク形成等による利便性の高い交通結節機能)をどのように確保すべきか。
- ・施設の効果的な管理運営に向けて、どのようなマネジメント手法が有効か。

大都市圏での高齢者の急増等

○人口減少、高齢化の中で、活力を維持していくためにも、「暮らしの場」としての大都市をどのようにしていくべきか。

- ・限られた介護・医療サービスを前提に、高齢者が自立的に生活できる住まい方はどのようなものであり、そのために必要な都市構造、施設や機能の配置はいかにあるべきか。
- ・出生率や女性の労働力率が低い大都市において、仕事と子育てを両立し、安心して子供を産み育てることのできる環境形成のために何が必要か。
- ・人口減少・高齢化により通勤・通学利用の減少が見込まれる中で、鉄道等の公共交通を軸として形成されている大都市の特徴を踏まえ、鉄道駅を中心とした沿線に求められる役割・機能はどのようなものか。
- ・空き地、空き家、空き施設等の増加に対し、その有効活用を図るにはどうすればよいか。

基本的な論点(2/2)

大都市の災害への脆弱性

- 我が国の成長を牽引し、経済・社会・文化活動で重要な地位を占める大都市の防災上の課題は何か。
 - ・ 国の経済活動等の持続性確保、速やかな復元のために、大都市でどのような対策に優先的に取り組むべきか（例えば、拠点地区における災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化）。
 - ・ 首都直下地震、南海トラフ巨大地震に備え、大都市の防災上の課題は何か。
 - ・ 降雨の局地化、集中化、激甚化に対応した大都市の防災・減災対策はどのようなものか。
 - ・ 弱点の克服を超えて、都市の国際競争力の強化に積極的に資する対策はどのようなものか。

大都市圏内・圏域間の役割分担と連携

- 交通ネットワーク、ICTの発展等を踏まえ、大都市圏内の都市構造、圏域間の役割分担と連携はいかにあるべきか。
 - ・ リニアによる人流等の変化は、リニア中間駅を含め都市構造にどのような影響を与えるか。
 - ・ 首都圏三環状道路の概成が見込まれるなどインフラが着実に整備される中、物流施設等の立地はどう変化し、都市構造にどのような影響を与えるか。
 - ・ 観光立国のさらなる展開に向けて、大都市の果たすべき役割、必要な機能は何か。
 - ・ ICTの進展は、ヒト・モノ・情報の動きにどのような変化をもたらし、大都市相互の関係や都市構造にどのような影響を与えるか。
 - ・ 大都市近郊における都市構造の変化をとらえて、緑地や生態系の保全・回復、水と緑のネットワーク形成をどのように推進すべきか。