資料１

委員名簿

青山　侑（あおやま　やすし）	明治大学公共政策大学院特任教授
浅見　泰司（あさみ　やすし）	東京大学大学院工学系研究科教授
奥野　信宏（おくの　のぶひろ）	中京大学理事
辻　哲夫（つじ　てつお）	東京大学高齢社会総合研究機構特任教授
中井　検裕（なかい　のりひろ）	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授
橋爪　紳也（はしづめ　しんや）	大阪府立大学２１世紀科学研究機構特別教授
藤沢　久美（ふじさわ　くみ）	シンクタンク・ソフィアバンク代表
水尾　衣里（みずお　えり）	名城大学人間学部人間学科教授
望月　久美子（もちづき　くみこ）	独立行政法人住宅金融支援機構理事
横張　真（よこはり　まこと）	東京大学大学院工学系研究科教授

（敬称略、５０音順）

大都市戦略　素案（概要）　その1

資料2－1

第1章　大都市をめぐる状況・課題

（大都市の発展の経緯）

●大都市に流入する人口の「郊外まちづくり」による収容。比較的良好な郊外住環境を形成。反面、都心への長時間通勤、交通渋滞等の問題。

●昭和30年代以降、都心の過密対策として、都心に「これ以上必要ない機能」を近郊・周辺都市へ分散（工業等制限法、税制・金融措置等による分散支援、業務核都市制度など）。

●また、大都市圏整備法において、首都圏を「政治・経済・文化等の中心」、近畿圏を「首都圏と並ぶ経済、文化等の中心」、中部圏を「産業経済等において重要な地位」と規定。国家戦略上特別なものと位置付け、それぞれの整備計画に基づき、高速道路、鉄道、港湾、空港等の都市基盤を着実に整備。

（大都市圏政策の転機、新たな政策手段としての都市再生）

●圏域内・国内の地域バランス構造に主眼を置く大都市圏政策は、工業等制限法の廃止等を踏まえ質的変化が必要。バブル崩壊後、都心の機能更新が停滞する中、国際的視点を欠いた従来の施策では、土地の流動化を促し、都市機能の陳腐化の脱却に対応できず。

●このような中、グローバル化を強く意識した国際的視点も踏まえ、大都市に必要な機能の積極的な集積の必要性が強く認識され、新たな枠組みとしての「都市再生」が新たなツールとなる。

（いま、都市再生を加速する好機）

●オリンピック・パラリンピック、ラグビーワールドカップ等わが国の注目度の高まりが期待される中、また、アベノミクスによる景気回復や観光立国が軌道に乗りつつある今日、都市再生を加速する好機が到来。

●同時に、オリンピック・パラリンピック大会後をにらみ、過大投資を避けつつ、望ましいレガシー（後世代に継承できる財産）を遺し、持続的成長に向け、戦略を持って取り組み始めなければならない時期。

●また、少子化への歯止め、増大する高齢者の医療・介護需要への対応は、待ったなし。他方、高齢者の大半は健康であり、社会参加の意欲も高く、社会を支える人材としての活躍に期待。

●さらに、縁辺部では開発圧力が低下し、低未利用地が増加する状況は、都市化の中で蚕食されてきた水や緑を回復する好機であり、自然との共生、水源の涵養、食料自給率の向上等にも寄与。

（その他社会経済情勢の変化）

・国際的な都市間競争の激化、高齢者急増、災害脆弱性・インフラ老朽化ほか

第2章　めざす大都市の基本的姿

●大都市は、わが国経済の成長のエンジンであり、全ての世代にとって豊かな「暮らし、働き、憩う場」。
　また、それらの前提となる防災性の向上が重要。

●4つのめざす大都市の姿

①グローバルにビジネスがしやすいまち　②高齢者が住みやすく、子供が生まれるまち
③水や緑にあふれ、歴史・文化が薫るまち　④安全・安心なまち

●めざす大都市の姿の実現に向けたアプローチ

「都市の個性的蓄積を活かし、伸ばす」
「連携・相互補完で、より高い多様性と持続可能性を確保する」　という視点が重要。

第3章　3つの基本的方針

●圏域内・国内の地域バランス構造に主眼を置いた個別の計画
　⇒国際競争力強化、高齢者急増等大都市の共通課題及び、連携・交流等を視野に入れた対処方針

●次の3つの基本的方針に基づき、大都市のリノベーションに取り組む。

〔1〕「都市再生の好循環」の加速

●大都市の都心等業務核における民間主導の都市再生の加速・深化を図る。

●都市再生は、バブル経済崩壊後の経済低迷下での遅れていた都市ストックの更新（第1ステージ）、アジア新興諸都市が台頭する中、大都市の弱みの克服を通じた国際競争力の強化（第2ステージ）を経て、都市再生による都市機能の高度化等が面的な広がりをもって波及する「都市再生の好循環」の萌芽が見られる新たな段階（第3ステージ）へ。

●オリ・パラを控え、景気回復や観光立国が軌道に乗りつつあり、環状道路ネットワークが概成するなど、民間投資を呼び込む好条件が整う。大都市の国際競争力の本格的な向上に向け、「都市再生の好循環」を加速。

〔2〕 大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成

●大都市における「コンパクト＋ネットワーク」の形成に取り組む。その際、鉄道網が発達しその沿線への都市機能の集積がなされている大都市の都市構造や、少子高齢化、ライフスタイルの多様化、ICT技術の進展等の社会・経済構造を意識しながら、鉄道沿線等へ都市機能・サービスを誘導・集積させ、世代別の居住ニーズも視野に入れつつ、漸次に居住誘導するとともに、その外縁においてネットワーク化を意識した緑・農の保全等を推進するなど、公共交通を軸とした大都市構造の再構築を図る。

●公共交通機関の利用を前提としたまちづくりが進められ、鉄道駅周辺や沿線に都市機能が集積。今後、鉄道沿線の公共交通を軸とした生活支援機能の誘導や都市機能の分担・連携、公共交通機能の強化を図る（鉄道沿線まちづくり）とともに、医療・福祉、子育て支援等の生活サービスとそれにあわせた働く場が距離的・時間的に近接したエリアの形成（「医職住」の近接化）を図る。

●あわせて、縁辺部での開発圧力の低下を好機と捉え、都市機能の鉄道沿線への集約・再配置にあわせ、比較的離れた地域では、空き地・空き家対策を含め、空間に余裕のある子育て世代向けの住宅環境の形成や、都市化の中で蚕食されてきた水辺や緑の空間、農、生態系からなる水と緑のネットワークの再生を推進。

〔3〕「災害に強い大都市」の構築

●人口・産業等が集積する大都市では、経済活動等の持続性の確保、速やかな復元を可能にすることが、命を守るだけでなく、国家機能の維持や世界経済への影響を回避する観点から重要。また、災害脆弱性を強みに変え、魅力を増すことで国際競争力の強化にも寄与。

●大規模地震に備え、業務継続性の確保、多数の帰宅困難者への対応など大都市特有の課題へ対応。エネルギーの自立化・多重化等による街区規模での業務継続性の確保（BCD）等を推進。あわせて、密集市街地の早期改善、都市公園、地下街など施設・インフラの老朽化対策を推進。

大都市戦略　素案（概要）　その2

第4章　戦略の実現に向けた施策の具体的方向性

〔1〕「都市再生の好循環」の加速

国際競争力強化等のための都市再生の推進

①「都市再生の好循環」を加速する都市再生制度の深化

オリンピック・パラリンピック、環状道路概成など民間投資を呼び込むための好条件が整う中、「都市再生の好循環」を加速させるため、オリ・パラ後も見据え、都市再生制度の深化が重要。そのため、MICE施設整備、高度外国人材の定着を図るための生活環境整備を推進。官民連携でシティセールスに係る取組を総合的に実施。

②世界を魅了する観光まちづくりの推進

良好な景観や歴史・文化、先進的な国際ビジネス環境等の個性的蓄積を磨き上げ、大都市がゲートウェイ機能を果たしつつ、大都市・地方都市への訪日観光客の集客を促進。

③世界を納得させる最先端の防災機能を実装したまちの形成

自然災害リスクが高いとの国際的な評価を踏まえ、エネルギーの自立化・多重化など、災害時における街区規模での業務継続性の確保に加え、外国人を含む避難者・帰宅困難者にまで物資やエネルギーが確保され、かつ、ライフラインや物流が早期に復旧する自立拠点の形成を推進。

④都市再生が生み出すまちの付加価値の向上

民間都市再生事業で、質の高いオフィスビル、連続性ある緑・オープンスペース等ハード面が充実。エリアマネジメント活動と連携し、にぎわいの創出、災害への備え等ソフト的な活動を推進し、構築されたまちの付加価値を向上。

⑤都市開発の海外展開の推進

シティセールス等の機会を捉え、安全・環境等の面で優れた都市開発をショーケースとして国際社会へ発信・提案。これまで培ってきた技術・ノウハウを新興諸国に展開・浸透させるとともに、わが国企業のビジネス機会の拡大。

物流効率化に向けた拠点整備の推進

①国際競争力強化に資する物流拠点の再整備・機能更新等

大都市が機能する要である物流効率化に向け、例えば、首都圏では、臨海部等の老朽化・陳腐化が進む物流施設に係る敷地の整序や大規模化を含めた再整備等を推進。

②荷さばき施設の共用化・ネットワーク化の推進

駅周辺等の商業・業務等都市機能の集積地域など、物流活動が集中し、周辺の交通や環境への影響が見込まれる地域を中心に、まちづくりと連携した物流効率化を推進。

〔2〕大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成

鉄道沿線まちづくり等の推進

①鉄道沿線まちづくりの推進

鉄道沿線に都市機能が集積する大都市特有の構造を活かし、駅周辺への生活支援機能の誘導や、沿線での高次の都市機能の分担・連携とあわせ、公共交通機能の強化を図る。

②高齢者等多様な世代が交流し、安心して暮らせる環境づくり

高齢者ができるだけ住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域包括ケアと連携したまちづくりが重要。そのため、都市再生にあわせた医療・福祉機能の導入等に取り組む市町村を強力に支援し、「医職住」近接化を推進。

③安心して子供を産み育てることのできる環境づくり

大都市は、多くの人口を擁する一方、出生率や働く女性の割合が相対的に低いため、子育て支援サービスの充実、テレワークの普及等を推進し、安心して子供を産み育てられる環境を形成。

④市街地の衰退を踏まえた都市空間の再編、機能維持

都市公園について、地域ニーズに適確に対応し、高齢者の健康増進、子育て支援等の観点からの利活用を一層促進。必要に応じて都市公園の配置と機能の再編を推進。
さらに、高齢者等の健康づくり、雇用機会の創出、地域コミュニティの再構築等に対応するため、施設のリノベーション、農的土地利用など様々な手法による対策を推進。

水と緑のネットワークの形成

①水辺や緑の空間に関する土地利用の将来像の提示

地球温暖化対策、生物多様性の確保など、大都市の緑が有する機能を最大限に活用することが重要。暫定的な土地利用、農業振興も加味した将来像を、緑の基本計画等において提示。

②大都市近郊における水と緑・農の保全

大都市において貴重な近郊の水辺や緑の空間を保全。その機能を最大限に活用。

〔3〕「災害に強い大都市」の構築

大都市の防災性の向上

①世界を納得させる最先端の防災機能を実装したまちの形成（再掲）

②官民連携した避難者・帰宅困難者対策の推進

住宅・建築物の耐震・耐火性能の向上に加え、外国人を含む多数の帰宅困難者への対応、業務継続性の確保など大都市特有の課題に対応した防災対策を推進。

③密集市街地の改善、防災公園の整備

密集市街地の改善を促進するため、地権者等の多様なニーズに柔軟に対応しながら、避難地、避難路等の整備促進、老朽建築物の除却や建築物の不燃化を推進。また、災害時の復旧・復興拠点等となる防災公園の整備を推進。

④都市の施設・インフラの老朽化対策

高速道路等大都市の骨格をなすインフラとともに、都市公園等の身近なインフラの老朽化対策を着実に推進。あわせて、地下街についても、老朽化対策を着実に推進。

⑤地下街等の浸水対策

地下街等については、耐震化等による老朽化対策に加え、浸水対策など様々な災害に対して継続的な安全確保対策を推進。

⑥住民の防災意識の向上

大都市を襲う地震、津波、火災、水害、土砂災害等に適切に対応するため、ハード整備のみならず、迅速な避難等につながる住民の防災意識の向上に取り組む。

⑦復興事前準備の推進

あらかじめ、関係者の合意形成を図りながら、生活再建・市街地復興の方針、手順・手法等をとりまとめ、迅速・円滑な都市機能の復旧・復興を図るための取組を推進。また、その取組を内外に示すことで都市の評価を高めることも視野。

大都市戦略（素案）

資料２－２

はじめに

（大都市をめぐる情勢）

- わが国は、急激に進む人口減少や異次元の高齢化、切迫する巨大災害、グローバル競争の激化など社会・経済情勢の大きな変化の渦中にあり、今後とも、経済成長や地域の活力を維持・向上させるとともに、国際社会の中で存在感を発揮するなどにより、安全・安心や豊かさを実感できる社会を築いていくことが重要である。
- このような社会・経済情勢の変化を背景に、わが国の都市政策は、人口増加とそれに伴う開発圧力のコントロールが課題であった時代のものから、人口減少・高齢化が進展する中で、いかに都市の魅力・活力を向上させるかという社会・経済が成熟化する時代にふさわしいものへと転換し始めている。

（「大都市戦略」の位置付け）

- このような中、人口・資産や社会・経済の中枢機能が集積する大都市は、その集積のメリットを活かしつつ、世界中からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むことで、わが国経済の成長のエンジンとなることが期待されている。
- 一方、大都市は、人口・資産等が集積するがゆえ、災害に伴うリスクをコントロールする必要性が高い。また、高齢者数の急増、出生数の低迷という社会構造等を背景に、経済活力や生活の質の持続可能性に関して様々な課題に直面している。
- その中で、大都市政策についても、人口流入と都市圏の拡張を前提とした、従来のような圏域内・国内の地域バランス構造に主眼を置く性格を乗り越え、地方を含めたわが国経済を牽引していく「国家戦略」が求められる時代となっている。
- このような国家戦略をもって、グローバルな都市間競争を勝ち抜き、高度な専門人材やグローバルに活動する企業を呼び込み、質・量ともに優れた投資や情報を引きつけるとともに、アウトバウンドのショーケースとなって富を生み出す大都市を実現することが重要である。
- 同時に、災害リスクの軽減を含め、住民目線で安心して豊かに「暮らし、働き、憩う場」としての質の高い大都市を実現することが求められている。

・　これは、外からの目線で国際都市として大都市が評価される観点からも重要である。
・　そのため、急速に都市化が進む時代に、大都市の既成市街地等への旺盛な開発意欲を前提に創設され、それぞれの圏域ごとに個々に策定される首都圏整備計画等のいわゆる三圏整備計画とは異なるアプローチが必要である。
・　「大都市戦略」は、このような時代の要請に応えるため、国際競争力の強化、防災性の向上、高齢者の急増への対応など大都市が直面する共通の課題及び、大都市圏域内外の連携・交流や相互補完も視野に入れた対処方針であり、中長期的な視座に立ちつつ、今後１０年程度を見通した政策のあり方を本検討委員会として示すものである。
・　なお、「大都市戦略」が対象とする大都市・大都市圏は、東京・大阪・名古屋を中心とする三大都市圏を主に念頭に置いているが、国際競争力強化については、特定都市再生緊急整備地域が指定されている大都市[*1]が主に念頭にある。また、高齢者の急増への対応については、ブロックの中核都市[*2]にも共通の課題がある。さらに、防災性の向上については、人口集積があり、周辺からの来街者、通勤者が多く都市圏を形成している都市[*3]を念頭に置いている。

（大都市の発展を通じた地方創生）

・　現在、わが国では、「地方が成長する力を取り戻し、急速に進む人口減少を克服する。」[*4]との方針の下、全国津々浦々で地方創生への取組が始まっている。そこでは、地方の若年世代の東京圏への流出に歯止めをかけること等を通じて、地域経済の活性化等を図ることが志向されている。
・　また、地方創生では、東京圏の諸課題への対応、例えば、過密化・人口集中の軽減や、快適かつ安全・安心な環境の実現も志向されており、あわせて、東京圏が、わが国のみならず世界をリードする国際都市として持続的に発展することが期待されている。
・　「大都市戦略」では、「大都市の発展なくして、地方の創生なし」との認識の下、都市再生の推進等によって、わが国経済の成長のエンジンである大都市の発展を図るとともに、大都市と地方都市とを結ぶ交通ネットワークの強化、イベン

---

*1　東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡。
*2　札幌、仙台、広島及び福岡。
*3　国勢調査における大都市圏・都市圏。平成22年国勢調査では、関東、近畿、中部のほか、札幌、仙台、新潟、宇都宮、静岡・浜松、岡山、広島、松山、北九州・福岡、熊本及び鹿児島。
*4　まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（平成26年12月27日　閣議決定）

ト等を実施する地方都市の情報発信の場の提供等を推進することで、地方都市への交流人口の増大につなげるとともに、大都市に呼び込んだ外国企業による国内サテライトオフィスの地方展開につなげるなど、地方創生に寄与していく。

・ あわせて、地方の社会・経済が弱体化すれば、人材、食料、資源等で地方に依存する大都市も衰退するとの視点をもち、地方と大都市が「パイを奪い合う『ゼロサム』ではなく、（中略）それぞれの強みを発揮し、日本全体を引っ張っていく『プラスサム』」[*5]をめざすこととする。

第１章　大都市をめぐる状況、課題

（１）大都市の発展の経緯

（大都市圏整備法に基づく大都市圏政策）

・ 首都圏及び近畿圏においては、経済成長に伴う人口・産業の集中と、それに伴う交通渋滞、住宅問題、環境問題等の過密問題を背景に、昭和３０年代以降、都心の過密対策として「これ以上必要ない機能」を大都市圏近郊や周辺の都市へ分散させることが求められるようになり、わが国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい圏域の建設とその秩序ある発展を図るため首都圏整備法、近畿圏整備法が制定された。そして、これらの法律に基づき、人口・産業の過度の集中を抑制する既成市街地等、計画的な市街地整備と緑地の保全を図る近郊整備地帯等、工業都市、住宅都市等として発展させる都市開発区域等から構成される政策区域が設定された。また、中部圏では、名古屋大都市地域における産業・人口の無秩序な集中による過密の弊害を未然に防止するとともに、日本海側に連なる地域を含めて均衡ある発展を図るため中部圏開発整備法が制定された。これら大都市圏整備法に基づき、首都圏整備計画等の三圏整備計画が策定され、地域整備を方向付ける大都市圏政策が推進されてきた。

・ 大都市では、高度経済成長期における急速な人口流入を背景に、同時期に進んだモータリゼーションと相まって、発達した鉄道に沿って、郊外に向けて外延化する形で市街地が発達していった。この時期、都市行政においては、都市計画制度による無秩序な市街化の防止を図るとともに、流入人口の収容に向けた計画的な市街地整備を推進し、主に郊外部でのニュータウン開発や基盤整備な

---

*5　同上

ど、質の高い施設・インフラや良好な自然環境・生活環境を備えた「郊外まちづくり」を進めてきた。また、鉄道事業者など民間企業においても、公共交通機関の利用を前提とした計画的な沿線の宅地開発が進められてきた。その結果、比較的良好な郊外住環境が形成されてきた反面、都心への長時間通勤、交通渋滞など課題も残されている。

・ また、首都圏及び近畿圏では、政策区域に連動し、市街化の圧力が強い大都市圏近郊においては、近郊緑地保全制度によって広域的見地からの緑地保全が図られるとともに、既成市街地等においては、工業等制限法[*6]によって、大都市圏への人口流入の主たる要因である工場、大学等の新増設が制限される一方、工業団地造成事業によって近郊整備地帯等への工場立地が誘導されてきた。

・ あわせて、中部圏を含む三大都市圏において、計画の実効性確保の観点から、工場移転等を誘導するための税制特例（課税の繰延べ等）とともに、計画的な市街地整備を行う地方公共団体に対する財政特例（起債充当率や補助率のかさ上げ等）や、不均一課税に係る地方交付税の減収補填といった支援措置が講じられてきた。

・ また、昭和６０年代に入ると、首都圏では、郊外部における市街地の拡大やそれに伴う職住遠隔化等が深刻化したことを受け、東京都区部への一極依存構造を是正し、複数の自立都市圏からなるバランスのとれた圏域構造への改善が課題となり、多極分散型国土形成促進法（昭和６３年法律第８３号）によって業務核都市制度が導入された。業務核都市においては、事業所、営業所等の民間の業務施設を集積させるため、その中核となる施設（中核的施設；研究施設、展示施設・見本市場施設、スポーツ・レクリエーション施設等）の整備を促進することとされ、税制特例、地方債特例等による支援が講じられた。

・ このような大都市圏政策により、法律上[*7]、他の圏域とは異なる国家戦略上の特別な位置付けを与えられた三大都市圏においては、三圏整備計画により、高速道路、鉄道、港湾、空港等の都市基盤が着実に整備されてきた。

（大都市圏政策の効果）

---

*6　首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律（昭和34年法律第17号）、近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律（昭和39年法律第144号）

*7　首都圏整備法第1条「･･･わが国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏の建設とその秩序ある発展を図る･･･」、近畿圏整備法第1条「･･･首都圏と並ぶわが国の経済、文化等の中心としてふさわしい近畿圏の建設とその秩序ある発展を図る･･･」、中部圏開発整備法第1条「･･･東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏と近畿圏の中間に位する地域としての機能を高め、わが国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて社会福祉の向上に寄与する･･･」。

・　これまでの大都市圏政策の推進により、既成市街地等への集中傾向が緩和するとともに、産業の適正配置がある程度実現するなど、秩序ある圏域構造の形成に一定の効果がもたらされている。
・　例えば、大都市中心部への人口・産業の過度の集中抑制ついては、三大都市圏の中において中心部の人口増加が抑制され、郊外部において人口が増加している。また、製造品出荷額等の推移を見ても、工場等の立地規制のあった既成市街地等に比べ、近郊整備地帯等における伸び率が上回っている。
・　また、大都市近郊の緑地保全については、大都市圏全体で緑地の減少傾向が続いているが、近郊緑地保全区域においては、市街化への圧力が強い中、緑地の減少は見られるものの、近郊緑地保全区域以外の近郊整備地帯等に比べてその減少率は少なくなっており、制度としては有効に機能してきている。
・　さらに、首都圏におけるバランスのとれた圏域構造の形成をめざした業務核都市制度においても、さいたまスーパーアリーナ、パシフィコ横浜、幕張メッセなど中核的施設の整備が進んでおり、昭和６３年の制度創設以降、東京都区部を上回る人口・事業所数の増加が見られている。また、地域間トリップの状況において、中心部から放射方向だけでなく郊外・周辺部間でも活発な移動が見られており、業務核都市を核とする圏域形成が進展している。

（大都市圏政策の転機）

・　わが国はすでに人口減少局面に入っており、既成市街地等への人口流入圧力が弱まる中、わが国の大都市が直面する課題は、グローバル化の中、急速に発展するアジア新興諸国等を見据えた国際競争力の強化、切迫する巨大災害を踏まえた防災性の向上、高齢者の急増への対応、地球温暖化等の環境問題への対応など社会・経済の成熟化を背景としたものへと大きく変化している。そのような中、人口・産業の集中抑制など急速な都市化と旺盛な開発意欲を前提に、圏域内・国内の地域バランス構造に主眼を置く大都市圏政策は、工業等制限法の廃止などかつての施策手段を縮小・廃止してきた経緯からも明らかなように[*8]、質的変化を求められており、バブル崩壊後の経済の低迷で都心の機能更新が停

*8　近年、製造業からサービス業へのシフト、少子化の進行など社会経済情勢の変化や、既成市街地等への人口流入圧力の弱まりを受け、平成14年に工業等制限法が廃止された。また、近郊整備地帯等における計画的な市街地整備等を図るために地方公共団体に対して行っていた財政特例（起債充当率や補助率のかさ上げ等）についても、利用実績の減少等により平成19年度をもって廃止され、不均一課税に係る地方交付税の減収補填についても、平成25年度をもって適用期間の停止に至っている。あわせて、工場等の移転を誘導する税制特例（課税の繰延べ）については、平成26年に都市開発区域や工業団地造成事業敷地への誘導に係るものが廃止されるなど縮小されている。さらに、業務核都市における中核的施設整備への支援措置も、現在は地方債特例を残すのみとなっている。

滞する中、国際的視点を欠いた従来の施策では、土地の流動化を促し、都市機能の陳腐化を脱却していくには必ずしも十分に対応しきれないなど、転機を迎えた。

（新たな政策手段としての都市再生）

・　このような中、グローバル化を強く意識した国際的視点も踏まえ、大都市に必要な都市機能の積極的な集積を図る必要性が強く認識され、新たな枠組みとしての都市再生が、新たな政策手段となっている。

（都市再生制度の充実）

・　バブル経済崩壊後の経済低迷に伴う三大都市圏の国際的な地盤沈下や、少子・高齢化の進展等を背景に、長時間通勤、交通渋滞、災害脆弱性等の「２０世紀の負の遺産」の解消を図るとともに、国際競争力ある世界都市の形成や持続発展可能な社会の実現など「２１世紀の新しい都市」を創造することをめざし、平成１３年５月に内閣に都市再生本部が設置された。その後、平成１４年に都市再生特別措置法（平成１４年法律第２２号）が制定され、民間の資金・ノウハウの活用と新たな需要の喚起も視野に、都市機能の高度化等を図る都市再生が推進されてきている。
・　また、平成２３年の都市再生特別措置法改正では、アジア諸都市の台頭によるわが国の国際競争力の相対的な低下が懸念される中、経済成長を牽引する大都市の国際競争力強化を図るため、従前の都市再生緊急整備地域のうち、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが特に有効な地域を特定都市再生緊急整備地域として指定し、民間都市再生事業への税制支援、金融支援等を強力に推進するとともに、あわせて、税制・金融支援の前提となる民間都市再生事業計画に係る国土交通大臣認定の申請期限を前倒しで延長した。[*9]
・　さらに、平成２６年には、人口減少社会の到来等を踏まえ、都市の機能をできる限りコンパクトなエリアに集中させ、高齢者をはじめとする住民が公共交通によってアクセスできる都市構造への転換を図るため、都市再生特別措置法が改正され、住宅、医療・福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地を一定の区域に誘導する立地適正化計画の作成等が制度化されている。

---

*9　大臣認定の申請期限は5年間の時限措置とされ、これまで2回延長されてきている（当初の期限：平成18年度末まで、第1回目の延長：平成23年度末まで、第2回目の延長：平成28年度末まで）。

・　わが国経済の成長のエンジンである大都市では、国際競争力の強化に寄与する都市再生が特定都市再生緊急整備地域等において進んでおり、官民による公共公益施設の整備とともに、税制支援、金融支援等の支援措置の充実とも相まって、オフィスビルを中心とした大規模で優良な民間プロジェクトが展開されてきている。このような民間都市再生事業による施設の整備やその後の運営を通じて、業務、商業、居住、宿泊、文化発信等の都市機能の高度化等が図られ、都市の環境全般を向上させるとともに、大規模地震発生時の都市の滞在者等の安全確保等に寄与している。また、民間都市再生事業の建設投資額に対する経済波及効果や税収増効果に加え、都心居住の推進、来街者の増加、地価の上昇など都市の魅力・活力向上につながっており、都市の魅力・活力が高まることで、グローバルに活動する企業や高度な専門人材の誘致、海外からの投資や観光客の呼び込みにつながっている。さらに、大都市と地方都市とを結ぶ交通ネットワークの強化、イベント等を実施する地方都市の情報発信の場の提供等により、地方都市への交流人口の増大につなげるとともに、大都市に呼び込んだ外国企業による国内サテライトオフィスの地方展開につなげるなど、地方経済の活性化にも寄与している。

（いま、都市再生を加速する好機）

・　２０２０年オリンピック・パラリンピック東京大会や、それに先立つラグビーワールドカップなど、国際的にわが国に対する注目度が高まることが期待され、また、いわゆるアベノミクスの効果による景気回復や、観光立国が軌道に乗りつつある今日、都市再生を加速する好機が到来している。同時に、大会後をにらみ、過大な投資は避けつつ、望ましいオリンピック・パラリンピックレガシー（後世代に継承できる財産）を遺し、持続的成長に向け、戦略を持って取り組みを始めなければならない時期である。また、少子化への歯止め、増大する高齢者の医療・介護サービス需要への対応は、待ったなしの状態であるが、他方、高齢者の大半は健康で、社会参加の意欲も高く、社会を支える人材としての活躍が期待されている。加えて、縁辺部では開発圧力が低下し、低未利用地が増加する状況は、都市化の中で蚕食されてきた水辺や緑の空間を回復する好機であり、自然との共生、水源の涵養、食料自給率の向上等にも寄与するものである。
・　そのような中、虎ノ門地区周辺など大規模で優良な民間都市開発事業である民間都市再生事業が象徴的なコアとなって、その周辺地域において、新たな民間都市再生事業を誘発するとともに、さらに個別の民間開発をも促すなど、都市

再生による都市機能の高度化等が面的な広がりをもって波及するという「都市再生の好循環」の萌芽が見られている。このように、都市再生の動きが新たなステージに突入する中、都市再生制度を深化し、都市再生の好循環を加速させることが求められている。

（２）グローバル化と厳しい都市間競争

（グローバルな都市間競争の激化）

・ アジア新興諸国での経済発展が続いており、将来的にも人口増加や富裕層・中間層の拡大等を通じた経済成長が見込まれる中、グローバルな企業活動を行う上で魅力を増したシンガポール、香港などアジア諸都市が急速に台頭しており、ヒト・モノ・カネ・情報の獲得をめぐるグローバルな都市間競争が激化している。
・ 他方、わが国は、平成１５年の時点ではアジアのＧＤＰの約４割強を占める圧倒的な存在であったが、現在では約２割であり、今後も相対的に縮小が見込まれているなど、市場としての魅力は比較劣位にある。また、グローバルに活動する企業にとって、極東に位置するわが国は、成長市場であるＡＳＥＡＮやインド・中国へのアクセスにおいて、シンガポールや香港に対して立地の点でも比較劣位にある。さらに、わが国は、自然災害リスク、英語通用性、コストの高さ、外国人にとっての医療や教育の利用しやすさ等においても比較劣位にあるとされており、これらを背景に、外資系企業のアジア統括拠点数、国際会議の開催数等でシンガポールや香港に後れをとっている。特に、国際会議等の開催件数を見た場合、アジア地域全体が伸びる中、ＭＩＣＥ[*10]施設の不足もあり、わが国のシェアは横ばいが続いている[*11]。
・ わが国大都市の世界の中での国際競争力の位置付け[*12]を見ると、東京の国際競争力は世界第４位と評価されている。経済分野、研究開発分野で優位にある一方、ハイクラスホテルの客室数、災害に対する脆弱性など民間都市再生事業による改善が期待できるビジネス環境、生活環境の分野においては、総合評価が第４位である割には低い評価となっている。

*10　Meeting（会議）、Incentive travel（研修旅行）Convention（国際会議、学術会議）Exhibition/Event（展示会・見本市）
*11　国際会議協会（ICCA）統計による。
*12　「世界の都市総合力ランキング2014」一般財団法人森記念財団

・　また、都心部の好立地にありながら、老朽建築物が密集する小規模街区ゆえに土地の有効高度利用が進まず、都市機能の更新が遅れているなど、国際競争力の強化の点でポテンシャルを活かし切れていないエリアも残っている。
・　近年、外資系企業を中心に、オフィスビルに対して、高水準の設備、優れた耐震性、災害時のバックアップ機能等へのニーズが高まる中、アジアの成長を取り込みつつ、経済を成長させ、また国際社会の中で存在感を発揮するためにも、民間都市再生事業の推進を通じた大都市の国際競争力の強化が強く求められている。

（新興国の都市問題への貢献とわが国企業のビジネス機会の拡大）

・　アジア等の新興国では、人口増加や都市化の進展に伴う交通渋滞、環境問題等の諸問題に直面しており、その解決を図る環境共生型都市開発へのニーズが高まっている。わが国の都市開発は、高度経済成長期に急速に都市化が進む中、同様の諸課題に対応するための技術やノウハウを獲得してきており、新興国が直面するこれらの課題を解決する先行モデルとなり得る。
・　アジア諸国からも、わが国の協力に期待が寄せられており、また、わが国の技術・ノウハウを展開・浸透させることで、わが国の企業のビジネス機会の拡大につながることが期待される中、都市開発の海外展開をより一層推進することが求められている。

（民間開発が創出する質の高い都市空間）

・　大都市の国際競争力の強化を図る上では、ビジネス環境だけでなく、それ以外の分野、すなわち、安全・安心、自然環境・生活環境、歴史・文化等の分野での機能の向上が重要であり、国際的な評価の向上につながるといわれている。
・　大都市都心部では、民間都市再生事業により、質の高いオフィスビル、連続性のある緑の空間やオープンスペースが創出されている。また、歴史的建造物の復元、神社の再建など歴史・文化に根ざしたまちの再生に取り組む事例も見られる。このようなハード面の充実にあわせ、にぎわいの創出、災害への備え、施設の有効活用など、エリアマネジメント団体によるソフト的な活動が加わることで、都市再生によって構築されたまちの環境全般が向上し、国際競争力の強化につながっており、このような先進的な取組の普及が今後の課題である。

（３）大都市における高齢者の急増

（高齢者の急増）

・　大都市では、高度経済成長期を中心に就職・就学等の目的で地方から流入し、定着した人々の高齢化が進んでおり、ベッドタウンとして発展してきた郊外部を中心に、高齢者の急増が見込まれている。そのため、今後、医療・介護サービス需要が大幅に増加し、医療・介護施設の不足等により十分なサービスが享受できなくなることが懸念されている。
・　一方、近年、高齢者の就労意欲は高く、就業者数も年々伸びており、体力・健康状態も向上している。働けるうちは働きたいという高齢者も多いことから、高齢者の社会参加を一層進めることで、社会を支える人材に厚みをもたせることが可能となる。また、結果的に健康寿命が伸びれば、増大する医療・介護サービス需要に対する一定程度の緩和が期待される。他方、核家族化の進展等により、大都市ほど地域のつながりが弱い状況になっており、高齢者の社会参加を進める上で重要な、住民同士をつなぐ地域コミュニティの形成が課題となっている。

（出生率と女性の就労）

・　女性[*13]の約５割は三大都市圏に居住している。地方都市に比べ、大都市の出生率は総じて低いが、大都市郊外部では全国平均を上回る地域も存在している。また、大都市においては働く女性の割合が低く、年齢別に見た場合、子育て期間中の女性の就業率の落ち込みが深くなっている。
・　女性が活躍する場が広がることで、労働力人口の補完はもとより、社会・経済のあらゆる場面に多様な価値観がもたらされ、その多様性がイノベーションの創出につながることが期待されており、高い能力と意欲を持ちながら、就業していないあるいは能力に見合った職業に就けていない女性が、より働きやすく、能力を発揮できるような環境整備が課題である。[*14]

（市街地の衰退と都市空間の再編）

---

*13　ここでは15歳から49歳を指す。
*14　東京圏を中心に、保育所等の子育て支援施設の充実が求められる中、アクセスが便利な施設へのニーズが高いことを背景に、駅構内や周辺での子育て支援事業に参入する鉄道事業者も見受けられる。

・　大都市郊外部では、鉄道を軸として沿線にまちが形成されてきた特徴があるが、夜間人口や生産年齢人口が減少するのに伴い、通勤・通学需要が減少し、駅前の商業地の衰退、鉄道輸送サービスの低下など生活環境の質の低下が懸念されている。そのような中、鉄道駅に近いほど人口減少が緩やかであることを踏まえれば、意識的に駅周辺の都市機能の維持を図ることが、人口減少・高齢化が進み、サービス産業が衰退し、それが若年層の減少を加速させるという負のスパイラルを回避する意味でも重要である。
・　また、大都市郊外部では、人口減少が先行している縁辺部を中心に、空き地・空き家の割合が高くなっている。こうした空き地・空き家が適切に管理されずに放置される場合、不法投棄や犯罪の温床となり、景観、防災、生物多様性等の機能が損なわれるおそれがあるなど生活環境の悪化が懸念される。

（４）大都市の災害脆弱性

（国家的課題である大都市の防災性の向上）

・　わが国の国土全体の災害脆弱性にかんがみれば、防災機能の必要性は大都市に限らない課題であるが、一方で、人口・資産や社会・経済の中枢機能が集積する大都市が自然災害によって被る被害を極小化することは、命を守るだけでなく、国家機能の維持や世界経済への影響を回避する観点から重要であり、国家的な課題である。

（大都市における地震防災対策の推進の必要性）

・　わが国では、大都市への甚大な被害が想定されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震といった巨大災害の切迫が指摘されている。大都市の直下や周辺で大規模地震が発生した場合には、建物倒壊や火災、ライフラインの寸断など物理的被害に加え、大量の避難者や帰宅困難者の発生、経済活動の停滞・混乱等に至るまで大きな被害が予想されている。そのため、首都直下地震緊急対策推進基本計画[*15]等に基づき、首都中枢機能の確保、耐震化や火災対策、道路交通麻痺対策、避難者・帰宅困難者対策等の取組が推進されている。
・　特に、人口・資産等が集積する大都市においては、多数の避難者や帰宅困難者

*15　平成26年3月28日　閣議決定

の発生への対応、業務継続性の確保等が特有の課題であり、都市再生安全確保計画制度[*16]により、都市機能が集積する都市再生緊急整備地域や主要駅周辺を対象に、官民連携の下、滞在者等の安全確保と都市機能の継続を図るための取組が進められており、今後、取組の輪を広げていくことが重要である。

・ 企業活動においても、東日本大震災を契機に防災意識が高まり、業務継続計画（ＢＣＰ）の策定も進んでいる。災害時の業務継続に当たっては、電力等のインフラがボトルネックとの考えから、オフィス選定の際にも、非常用発電機の具備など電力供給のバックアップ体制が重視されるようになっている。また、個々の施設における業務継続の取組が進む中、災害時において必要なエネルギーが供給され、街区規模で業務継続性が確保される地区（ＢＣＤ）の構築を推進することが、当該地区がもつ魅力の向上や、国際競争力の強化においても重要であり、エネルギーの自立化・多重化に資する面的ネットワークの形成が今後の課題である。

・ 他方、大都市を中心に広がる密集市街地の改善整備を促進する必要がある。密集市街地では、地権者等が多く権利関係も複雑ゆえ合意形成に長期間を要し、事業が円滑に進まない場合が多い。特に、地震時等に大規模な延焼の危険性や道路閉塞による避難経路の喪失のおそれが高い「地震時等に著しく危険な密集市街地」[*17]の大半が東京都及び大阪府に集中しており、その迅速な改善が求められている。

・ また、大都市中心部では、鉄道駅、地下街、自由通路、広場、オフィスビル、商業施設、公共施設などが通路によって水平・垂直に複雑につながり一体的な空間を形成しており、不特定多数の者が自由に利用できるようになっている。特に、地下街等で形成される地下空間は、災害時の避難経路となることが期待されているため、「地下街の安心避難対策ガイドライン」[*18]に基づき防災対策・老朽化対策が推進されているものの、それぞれの施設管理者の任意の協力に委ねられるため一定の限界がある。

（大都市における浸水対策の推進）

・ 近年、下水道施設の処理能力を超える降雨や、局地的・集中的な大雨（いわゆ

---

*16　東日本大震災の際に約515万人の帰宅困難者が発生し、大きな混乱が生じたこと等を踏まえ、首都直下地震等の大規模な地震の発生を想定した都市の安全確保策を強化するため、平成24年の都市再生特別措置法の改正によって、都市再生安全確保計画制度が導入された。

*17　密集市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難な密集市街地をいう。

*18　平成26年4月　国土交通省都市局街路施設課

るゲリラ豪雨）が頻発するなど雨の降り方が局地化、集中化、激甚化している。大都市においても道路冠水・地下街浸水や、住宅街での土砂災害など、人命や健全な都市機能を脅かす被害が発生している。人口・資産等が集積する大都市は、ゼロメートル地帯が広がり、地下空間の高度利用が進むとともに、宅地開発に伴う緑地・農地の減少を通じて保水機能が低下するなど、水害に対して脆弱な構造を有している。今後、気候変動に伴い、臨海部の低地における洪水・高潮等被害への懸念とあわせ、水害リスクが増大するおそれも指摘されている。

・ このような中、水害・土砂災害等に関する今後の防災・減災対策の検討の方向性を示した、「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」[*19]がとりまとめられ、避難の円滑化・迅速化に向けた事前の取組や広域避難・救助等への備えを充実させる観点から、行政、企業、住民等の関係者の協働による「タイムライン」（時系列の行動計画）の策定・実践等の重要性が示されるとともに、荒川下流域をモデルに全国展開が進められている。また、河川や下水道の整備が困難な大都市の都心部等においては、貯留・浸透機能の向上を図り、浸水被害を軽減するため、民間貯留施設の整備が推進されている。

（都市の施設・インフラの老朽化）

・ わが国では、高度経済成長期以降、集中的に公共施設を整備してきており、道路、都市公園、下水道など都市の公共施設は、地域差はあるものの相当程度に備わってきている。特に、それらの整備が先行した大都市においては、大量のストックの老朽化が進行している。そのため、事後修繕から予防保全へと考え方を転換し、施設の長寿命化等によってトータルコストの縮減・平準化を行うなど、公共施設の効率的・効果的な維持管理に向けた取組が求められている。
・ また、大都市においては、公共施設に加えて、地下街、自由通路、広場など、民間所有の施設ではあるが、不特定多数の者が自由に利用できる公共的な施設が数多く存在している。これらについては、道路や公園のように公物管理法が適用されず、ガイドライン等があるものでも最終的には施設の所有者・管理者の任意の協力に委ねられるなど一定の限界があり、安全対策や老朽化対策を推進する上での課題となっている。

（５）大都市における水と緑

*19　平成27年1月　国土交通省

・ 水と緑は、大都市が「暮らし、働き、憩う場」であるための主要な構成要素であり、豊かな水辺や緑の空間が、大都市近郊や日常生活の身近なところで確保されることで、住民の心身を癒やし、健康で文化的な質の高い生活を送ることが可能となる。また、そのような豊かな水と緑は、ビジネス環境とともに、高度な専門人材やグローバルに活動する企業から高く評価されており、国際競争力の強化を図る上でも、その機能の発揮が重要である。さらに、これまで都市化に伴って蚕食されてきた水と緑だが、縁辺部での開発圧力の低下に伴ってモザイク状に発生する空き地・空き家がもたらす外部不経済効果を抑制する上でも重要な機能を有している。
・ 首都圏及び近畿圏の大都市近郊においては、人口・産業の集中に伴って無秩序な市街化が進み、緑地が荒廃することで住民の生活環境の悪化が見られていたため、無秩序な市街化の防止とともに、広域的な見地から緑地を保全する近郊緑地保全制度が創設され、水や緑の保全、希少種を含む貴重な生態系の形成等が推進されてきている。近年、三浦半島及び多摩丘陵では、それぞれの関係自治体が連携した普及啓発等の取組がなされるなど、より広域的なネットワークの形成に向けた動きも見られる中、さらなるネットワークの形成・強化が課題である。
・ 大都市都心部では、近年、民間都市再生事業により、にぎわいの拠点となるオープンスペースや、生物多様性の確保に寄与する緑の創出も進んでいる。都市公園と連続し、一体的に活用できるオープンスペースや、連続性を持った緑の回廊が計画的に整備されるなど、良好な都市環境の形成に寄与している。これら公共施設を含めた連続性ある空間の一体的な運営を担うエリアマネジメント活動とも相まって、都市の魅力・活力の向上に寄与している。また、一定程度の敷地内緑化を義務づける緑化地域制度や、屋上緑化・壁面緑化等による緑の創出に加え、特別緑地保全地区制度や市民緑地制度を活用した緑地の保全がなされてきている。このような都心部における水と緑の質及び量の充実とそのネットワークの形成が今後の課題である。
・ 大都市では、工場等に対する排水規制や、下水道整備等の取組によって水質改善に一定の成果が見られるものの、湖沼や三大湾[*20]など閉鎖性水域においては、富栄養化による赤潮・青潮、アオコ等の発生により、水産業、生態系、景観へ深刻な影響が発生するなど、依然として水質改善が課題である。

---

*20　東京湾、大阪湾、伊勢湾をいう。

（６）大都市の圏域内外における対流[*21]

（交通ネットワークの整備の進展）

- 高規格幹線道路網、新幹線、空港など、わが国の高速交通ネットワーク整備はこの５０年間で相当程度進展している。特に、三大都市圏では放射状道路の整備に加え、環状道路の整備が進展しており、通過交通がバイパスされることによる都心部の渋滞緩和、定時性の確保など物流の信頼性の向上等の効果が期待されている。
- また、リニア中央新幹線の整備により、三大都市圏が結ばれ、約６，０００万人の人口を擁する世界最大のメガリージョン（スーパー・メガリージョン）の形成が期待されている。東京・大阪間が約１時間にまで短縮されることで、各圏域間の人の流れだけでなく、東京・大阪・名古屋や中間駅を起点として地方都市に至る人の流れの活性化も見込まれている。

（国民生活・経済活動を支える大都市の物流の効率化）

- 物流活動は国民生活や経済活動のあらゆる場面で必要不可欠であり、大都市を中心に、物資の保管、積替え等を行う物流施設が集積している。また、食料品、日用品等の日常生活物資も多く、円滑な物流が、国民生活や経済活動を支えている。コンビニエンスストアーに代表される多頻度小口輸送や、時間指定受取等が当たり前の宅配サービスなど、高度に発達したわが国の物流サービスが、人口・資産等が集積する大都市においても機能していることは、わが国の強みといえる。
- 例えば、首都圏においては、東京港を取り巻く臨海部や、外環道周辺の内陸部に古くから物流施設の立地が進み、高速道路ネットワークの整備に伴って、北関東道や圏央道の沿線への立地が進んできており、それぞれの地域別に、主に、東京臨海部は国際物流拠点、外環道周辺は都市内配送拠点、圏央道沿線は広域配送を担う集配送拠点、北関東道沿線はメーカー等の生産立地型物流拠点といった特性を持っている。また、近年、物流施設に求められる機能については、

*21　国土の基本構想として示した「対流促進型国土」の形成における定義。「多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な流れ」（「新たな国土形成計画（最終報告）」　平成27年6月　国土審議会）。

集配送や保管のみならず、製品の組立や詰合せ、包装、値札付け、検品といった流通加工と呼ばれる機能が求められており、こういった機能をもつ大規模な物流施設の立地が進んでいる。他方、臨海部を中心に施設や機能の老朽化・陳腐化が進んでおり、耐震性不足に起因する災害時の業務継続性や、変化する物流ニーズへの対応等が課題である。

・ また、近年、都心部を中心に、大規模な複合施設や高層オフィスビルの整備が進み、物流需要が高まる中、地域によっては、駐車スペースの不足などによる輸配送効率の低下や、それに伴う周辺での交通混雑等が課題である。他方、人流・物流の分離、共同荷さばき施設の整備など、まちづくりの段階から効率的な都市内物流に配慮している事例も見受けられる。

（観光、ＭＩＣＥと都市間連携）

・ アジアを中心とする大交流時代を迎える中、観光はわが国の力強い経済を実現していくための柱のひとつである。平成２５年に訪日外国人旅行者が１，０００万人を超えるなど、円安等の経済情勢の変化や国を挙げてのプロモーション活動等を背景に、わが国への観光旅客はアジア諸国を中心に増加傾向にある。他方、グローバルに見れば、首位のフランスの約８，０００万人はもとより、中国、タイ、マレーシア等のアジア諸国の後塵を拝している状況である。平成３２（２０２０）年に２，０００万人、そしてその後のさらなる増加をめざすためには、外国人旅行者の不便や障害、不安等を徹底的に解消するとともに、訪日外国人旅行者の満足度を一層高めることが重要である。

・ 訪日外国人の宿泊先についても、北海道、沖縄等の国際路線が充実する空港を抱える地域の健闘が見られるものの、依然として、東京、大阪、京都等のいわゆるゴールデンルートに偏る傾向が見られ、必ずしも地方が恩恵を享受できていない状況にあり、大都市のゲートウェイ機能のさらなる発揮が課題である。

・ また、ＭＩＣＥの誘致・開催は、国際会議や企業研修等への参加を通じて、国際ビジネス・イノベーション拠点としての大都市の魅力を発信することにより、わが国へのビジネスの呼び込み、対内直接投資・拠点機能の誘致等を促進する機能をもっている。日本政府観光局の国際会議統計によると、近年、わが国で開催される国際会議は自然科学分野を中心に増加しており、その約６割が、東京、福岡、横浜、京都、大阪、名古屋の６都市で開催されている。特に、福岡市は、アジアへの近接性という自らの強みを活かした誘致活動により、アジア関連の国際会議を中心に、東京に次ぐ国内第２位の実績を記録している。他方、国際会議協会（ＩＣＣＡ）統計によると、近年、アジア地域全体での国際会議

等の開催件数が伸びている中、わが国のシェアは横ばいが続いている。グローバルな都市間競争も視野に、成長するアジア諸国等の旺盛なビジネス需要を取り込むべく、ビジネス目的の外国人が訪日・滞在しやすく、ビジネスしやすい環境整備が求められている。

・ このような中、中部北陸９県[*22]による「昇龍道」プロジェクトなど、都市間連携によって県を越えた広域観光周遊ルート[*23]を形成し、宿泊者の増加等につなげている事例も見受けられる。

・ 今後とも、交通ネットワークの整備の進展を背景に、国際的な誘致競争が激しいＭＩＣＥ、観光等の分野における都市間連携が進み、誘致活動の効果を高めることが期待される。

（大都市の個性的蓄積と対流の促進）

・ 三大都市圏は、歴史的背景、地理的・自然的条件等の相違により、産業、歴史、文化など個性ある資産が蓄積されている（個性的蓄積）。国際的な業務・商業機能が集積し、グローバルに活動する多くの企業が拠点を置く東京圏、世界文化遺産等の伝統的・歴史的な文化資源を擁し、ライフサイエンス等の分野でわが国をリードする関西圏、そして、自動車・航空機などで先端的なものづくり産業が集積する名古屋圏が、それぞれの個性的蓄積を活かしながら発展してきている。今後、交通ネットワークの整備の進展等を背景に、ヒト、モノ、カネ、情報の流れが活発化することが見込まれる中、わが国経済の成長のエンジンである大都市には、圏域内外での対流を促進することが求められている。

・ このような中、近年、東京圏では、世界都市機能の強化や国際ネットワークの充実強化、防災・減災を組み入れた成長・発展戦略等の取組が推進されている。首都直下地震対策や風水害対策等に加え、例えば、東京では、史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現や、人口減少局面にあっても発展を続ける「世界一の都市・東京」の実現に向け、交通結節機能強化とあわせた国際ビジネス拠点の整備、訪日外国人の増加に対応したＭＩＣＥ機能を強化した拠点の整備、国際金融・コンテンツ産業等多様なビジネス交流拠点の整備が進められている。

---

*22　愛知、岐阜、静岡、三重、石川、富山、福井、長野及び滋賀の各県のほか、市町村、経済・金融団体、観光団体、宿泊・旅行・観光等の事業者等から構成されている（平成27年5月末時点で1，460団体）。

*23　観光庁では、複数の都道府県を跨って、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地をネットワーク化し、外国人旅行者の滞在日数に見合った「広域観光周遊ルート」の形成を促進し、海外へ積極的に発信する「広域観光周遊ルート形成促進事業」を実施しており、平成27年6月に「昇龍道」を含む7つの広域観光周遊ルート形成計画が認定されている。

今後とも、オリンピック・パラリンピックをひとつのマイルストーンとし、大学や筑波研究学園都市の官民の研究機関との産学官連携も視野に、水素社会の実現、ロボット・ＩＣＴ等の次世代産業の育成など、先進的な取組を推進することで、世界のモデルとなる大都市圏として発展することが期待されている。

・ 関西圏では、わが国有数の歴史・文化遺産の集積を活かした観光拠点、再生医療などの強みを活かした医療拠点、個性的な都市群と人口集積を活かしたスーパー・メガリージョンの西の牽引拠点等となることをめざした取組が推進されている。関西国際空港等におけるアジア等との航空ネットワークの充実、国立京都国際会館のＭＩＣＥ機能と古都京都の魅力を活かしたＭＩＣＥ誘致等に加え、例えば、大阪駅前のうめきた地区では、質の高い都市機能の集積が進められるとともに、知的創造拠点（ナレッジ・キャピタル）が形成され、京大ｉＰＳ細胞研究所、彩都ライフサイエンスパーク、神戸医療産業都市、関西文化学術研究都市など関西圏が有する健康・医療分野等のポテンシャルを活かした産学官連携により、イノベーションや次世代産業の創出に向けた取組が進められている。さらに世界の人々を引きつけ、新たな国際競争力を獲得するため、「みどり」と「イノベーション」の融合拠点に向けたまちづくりが進められている。今後とも、アジアのゲートウェイを担い、歴史や伝統文化の蓄積を活かした観光交流を契機として、都市圏の産業の魅力を発信し続け、発展することが期待されている。

・ また、名古屋圏では、世界最強・最先端のものづくりの進化や、スーパー・メガリージョンのセンターとなることをめざした取組が推進されている。中部国際空港、名古屋港等の物流拠点の強化や、陸海空の拠点を結ぶ道路ネットワークの強化等に加え、例えば、名古屋駅周辺では、国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点の形成、誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅の形成、多彩な魅力を持ったまちづくり等が進められている。今後とも、世界に誇るものづくりを軸としつつ、リニア中央新幹線の整備による効果を最大限に活かし、経済成長、国際交流等におけるスーパー・メガリージョンの「極」となる圏域として発展することが期待されている。

第２章　めざす大都市の基本的姿

・　今後とも、人口・資産等が集積する大都市は、わが国経済の成長のエンジンとなり、アウトバウンドのショーケースとなって、グローバルな都市間競争の中で将来にわたって持続的に富を生み出すとともに、すべての世代にとって豊かな「暮らし、働き、憩う場」となることが期待されている。
・　また、大都市が成長のエンジン、豊かな「暮らし、働き、憩う場」となるには、安全・安心の確保が不可欠の前提であり、官民が様々な場面で連携し防災性を高めることが重要となる。

（めざす大都市の姿）

・　そこで、めざす大都市の姿として、以下の４つを提示する。
・　第一に、「グローバルにビジネスがしやすいまち」である。アジア新興諸都市とのグローバルな都市間競争を視野に、自然災害リスク、英語通用性、外国人にとって利用しやすい医療・教育環境など、わが国が比較劣位にあると指摘されている点を含め、都市の環境全般を向上させることで、大都市の個性をさらに際立たせ、国内外からの高度な人材等を呼び込むことが重要である。
・　第二に、「高齢者が住みやすく、子供が生まれるまち」である。アクセスが容易で充実した医療・福祉、子育て支援等の生活サービスが提供されるとともに、あらゆる世代が社会参加できる豊富な機会や、多様なライフスタイルに対応した子育て環境等が確保されたまちを構築し、大都市の「人財」が生きがいを持って活躍し、能力を発揮できる環境を形成することが重要である。
・　第三に、「水や緑にあふれ、歴史・文化が薫るまち」である。水や緑・農が大都市近郊や日常生活に身近なところで確保され、住民が心身の癒やしを得られるとともに、都市の個性的蓄積を活かしつつ、良好な景観や、歴史・文化の薫るまちを構築し、大都市において、健康で文化的な質の高い生活が営める環境を形成することが重要である。
・　そして第四に、これらの大前提となる「安全・安心なまち」である。首都直下地震等の巨大災害の切迫が指摘される中、国際的に自然災害リスクが高いと評価されるわが国において、とりわけ、人口・資産等が集積する大都市においては、命を守る観点とともに、国際競争力強化の観点でも、すべての活動の基盤である安全・安心の確保が重要である。

（めざす大都市の姿の実現に向けたアプローチ）

・　これら４つのめざす大都市の姿の実現を図るためには、「都市の個性的蓄積を活かし、伸ばす」及び「連携・相互補完で、より高い多様性と持続可能性を確保する」という視点が重要である。このような個性・多様性の確保と連携が、イノベーションを起こすスーパー・メガリージョンの形成等に向けた対流を促進し、結果として大都市の競争力や成長、非常時の経済活動や国民生活の継続を支えることになるとともに、ひいては地方創生にも寄与することとなる。

（都市の個性的蓄積を活かし、伸ばす）

・　わが国の都市は、自然、社会、文化等の面で多様性に富んでおり、歴史的背景や地理的・自然的条件等が異なる中、それぞれに個性ある資産が蓄積されてきている。特に、大都市においては、より内部の多様性が高く、刺激的であり、多様な個性的蓄積が原動力となってダイナミックな連携・交流がなされており、大都市の内外からヒト・モノ・カネ・情報を引きつけている。
・　また、連携・交流がもたらすヒト・モノ・カネ・情報の流れは、それ自体が都市に活力をもたらし、イノベーションの素地となるものであり、イノベーションによって創出された新たな価値が都市の新たな個性的蓄積となり、さらなる活力へとつながっていく。人口減少が進展する中、グローバルな都市間競争に勝ち抜くためにも、都市の個性的蓄積を活かし、伸ばす視点が重要となってくる。
・　グローバルな都市間競争の中で、高度な専門人材、投資、グローバル企業のアジア統括拠点等をより多く呼び込むためには、器としてのビジネス空間は必要条件にすぎない。ナンバーワンをめざすようなハイレベルな競争になればなるほど、ビジネス環境以外の分野、すなわち、安全・安心、自然環境・生活環境、歴史・文化から国民性に至るまで、都市の個性的蓄積の厚みが効いてくる。都市の国際競争力を強化するためにも、その観点からのプラスアルファを備えることが重要である。
・　あわせて、縁辺部における人口減少に伴う開発圧力の低下や、都市の縮退に伴う低未利用地の発生等を契機に、これまで都市化が進む中で人口収容・経済成長のために蚕食されてきた自然、文化、コミュニティ等の個性的蓄積を回復する視点も重要である。
・　また、最大の個性的蓄積は様々な活動を行う人であり、都市は、それらの人々の諸活動を通じて、膨大な知識・知恵・経験、技術・技能を集積している。人口が集積する大都市においては、これまで企業、大学など社会の一線で活躍し

た経験を有する高齢者等が数多く定着しており、このような「人財」が生きがいを持って活躍できる環境を整備することが重要となってくる。高い能力と意欲を持ちながら、就業していないあるいは能力に見合った職業に就けていない女性が多いことの課題でもある働く女性がより働きやすく、能力を発揮できるような環境整備も重要である。

（連携・交流や相互補完で、より高い多様性と持続可能性を確保する）

- 高速交通ネットワークの整備や情報通信技術の進歩により、人流・物流・情報流通の速度は飛躍的に上昇しており、それに伴う国民生活や経済活動の効率化を背景に、地域・都市・圏域間のネットワーク化が進んでいる。今後の人口減少や財政制約等を見据えた場合、各都市が様々な機能をフルセットでもつことは現実的ではなく、発達したネットワークを活用して連携・交流を促進し、それぞれの都市が強みを活かしつつ、必要に応じて相互補完することで弱みを強みへ転換する「全員野球」によって、世界のオンリーワン、ナンバーワンをめざす視点が重要となる。
- このように、人口減少下においても、自然環境・生活環境を含めた個性的蓄積の厚みを活かしながら、連携・交流や相互補完によるシナジー効果を発揮させ、イノベーションの創出を促し、都市の活力を維持・向上させることが重要であり、これがより高い多様性と持続可能性の確保につながっていく。
- あわせて、高齢者の急増に伴う膨大な医療・介護サービス需要の発生や、高い災害リスクなど、人口・資産等の集積に伴う負の影響についても、地域・都市・圏域間の連携・相互補完で対応し、都市の持続可能性を確保することが重要である。

第３章　３つの基本的方針

（大都市共通の課題への一体の戦略としての「大都市戦略」）

急速に都市化が進む時代に、大都市の既成市街地等への旺盛な開発意欲を前提に創設された三圏整備計画は、それぞれの圏域内・国内の地域バランス構造に主眼があり、ゆえに各圏域別の課題に対応するため、個々に策定されていた。

他方、グローバル競争の激化、人口減少・高齢化の進展など、今日、大都市が直面する課題は、各圏域内のバランス構造の調整によって解決が期待されるものではなく、むしろ大都市に共通の課題として、大都市圏間や地方との連携・交流や相互補完によって対応することが求められるものとなっている。

そのため、「大都市戦略」では、大都市共通の課題への一体的な戦略として、次の３つの基本的方針に基づき、大都市の再構築（リノベーション）に取り組む。

（基本的方針〔１〕　～「都市再生の好循環」の加速）

第一に、大都市の都心等の核となる業務エリアにおける民間主導の都市再生の加速・深化を図る。

都市再生は、バブル経済崩壊後の経済低迷下で遅れていた都市ストックの更新に向け、民間の資金・ノウハウの活用や新たな需要の喚起、より具体的には、民間プロジェクトの誘導と、それに伴う土地の流動化を視野に、都市機能の高度化等を図る施策としてスタートした。これを第一段階とすれば、アジア諸都市の台頭によって、わが国の国際競争力の相対的な低下が懸念される中、特定都市再生緊急整備地域制度を創設し、わが国の大都市の弱点を克服するプロジェクトへの重点的な支援を開始したのが第二段階である。

そして、オリンピック・パラリンピックを控え、アベノミクスによる景気回復や観光立国が軌道に乗りつつあり、また、環状道路ネットワークの概成、都市鉄道ネットワークの充実、国際拠点空港の機能強化や航空交通ネットワークの充実など交通ネットワークの整備が着実に進むなど、民間投資を呼び込むための好条件が整う中、都市再生の分野においても、大規模で優良な民間都市再生事業が象徴的なコアとなって、別の民間都市再生事業や個別の民間開発を促し、都市再生による都市機能の高度化等が面的な広がりをもって波及する「都市再生の好循環」の萌芽が見られるなど、都市再生は新たなステージ（第三段階）に来ているといえる。

大都市の国際競争力の本格的な向上に向け、交通ネットワークの整備の進展を

契機とした物流効率化、観光振興とあいまって、真に必要な地域への投資の集中を図ることで大都市の強みを伸ばすとともに、従来の弱みを強みに転換させるため、「都市再生の好循環」を加速していくことが重要である。

（基本的方針〔２〕　～大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成）

第二に、大都市における「コンパクト＋ネットワーク」の形成に取り組む。その際、鉄道網が発達しその沿線への都市機能の集積がなされているという大都市の都市構造や、少子・高齢化、ライフスタイルの多様化、ＩＣＴ技術の進展等の社会・経済構造を意識しながら、鉄道沿線等へ都市機能・サービスを誘導・集積させ、世代別の居住ニーズも視野に入れつつ、漸次に居住を誘導するとともに、その外縁において、ネットワーク化を意識した緑・農の保全等を推進するなど、公共交通を軸とした大都市構造の再構築を図る。

大都市郊外部では、アクセス利便性が高い鉄道駅周辺やその沿線を軸に都市機能が集積する特有の構造を有しており、自動車移動に過度に頼らない公共交通機関の利用を前提としたまちづくり（ＴＯＤ[*24]）が進められてきた。

今後、人口減少・高齢化の進展等が見込まれる中、鉄道沿線の公共交通を軸とした生活支援機能の誘導や高次の都市機能の分担・連携、公共交通機能の強化を図る（鉄道沿線まちづくり）とともに、医療・福祉、子育て支援、買い物、教育等の日常的な生活サービスとそれにあわせた働く場が距離的・時間的に近接したエリアの形成（「医職住」の近接化）に取り組むことが重要である。

また、縁辺部での開発圧力の低下を好機と捉え、都市機能の鉄道沿線への誘導・集積にあわせ、比較的離れた地域では、空き家・空き地対策も含め、空間に余裕のある子育て世代向けの住宅環境の形成や、都市化の中で蚕食されてきた水辺や緑の空間を再生するとともに、農との連携等により生態系にも配慮した水と緑のネットワークの形成に取り組むことが重要である。

（基本的方針〔３〕　～「災害に強い大都市」の構築）

第三に、「災害に強い大都市」の構築に取り組む。人口・資産等が集積する大都市においては、経済活動等の持続性を確保し、速やかな復元を可能とすることは、命を守るだけでなく、国家機能の維持や世界経済への影響を回避する観点から重

*24　Transit Oriented Development

要であり、また、災害に対する脆弱性を強みに変え、魅力を増すことで、国際競争力の強化にも寄与する。

そのような中、大都市では、大規模地震等に備え、多数の帰宅困難者対策、業務継続性の確保等の大都市特有の課題への対応が求められている。わが国大都市が、国際的に自然災害リスクが高いと評価されていることにかんがみ、物資の備蓄、退避施設の確保等とあわせ、面的なネットワークの形成などエネルギーの自立化・多重化を進めることで、災害時において、街区規模での業務継続性の確保に加え、避難者・帰宅困難者を含め、食料、飲料水等の物資やエネルギーが一定程度確保される自立拠点を形成していく「災害に強い大都市」の構築に取り組み、災害脆弱性という弱みを強みに転換させていくことが重要である。

（戦略推進に当たっての横断的視点）

- 上記の目的・方針に沿って戦略を推進するに当たっては、複合的な効果[*25]をもたらす施策を進めていく視点が重要である。
- また、地域住民、ＮＰＯ等の多様な主体が参画し、多様なアイデアが創出され、融合する中で、まちの将来像が形成され、その実現に向けた協働が促されるよう、このような主体的な取組への協力・支援の視点が重要である。あわせて、民間のビジネス機会の拡大等も視野に入れつつ、ＰＰＰ／ＰＦＩの活用を含め、民間の資金やノウハウを最大限に引き出す視点も重要である。

*25　防災を例にすれば、民間開発で整備される地下通路、オープンスペース等の通常時は通行の用に供される施設が、災害時には避難者・帰宅困難者のための退避施設となるなど、通常施設の整備にあわせて防災機能を付加する事例が挙げられる。

第４章　戦略の実現に向けた施策の具体的方向性

〔１〕「都市再生の好循環」の加速

国際競争力強化等のための都市再生の推進

（「都市再生の好循環」を加速する都市再生制度の深化）

- オリンピック・パラリンピック、環状道路ネットワークの概成など民間投資を呼び込むための好条件が整う中、「都市再生の好循環」を加速させるため、オリンピック・パラリンピック後も見据え、都市再生制度の深化を図ることが重要である。
- そのため、今後とも、グローバルな都市間競争を勝ち抜くため、民間都市再生事業を強力に推進する。
- 特に、グローバルな激しい都市間競争を勝ち抜くため、地域を絞ってＭＩＣＥ施設等の整備を進めるとともに、高度外国人材の定着を図るための生活環境の整備を進め、都市の国際競争力強化を強力に推進する。
- あわせて、官民が連携し、外国企業等を呼び込むための戦略の検討、国際ビジネス環境の改善や、シティセールスに係る取組を総合的に支援する。

（世界を魅了する観光まちづくりの推進）

- オリンピック・パラリンピック東京大会の開催等を踏まえ、近畿圏における歴史・文化遺産など、良好な景観や歴史・文化、先進的な国際ビジネス環境等の世界を魅了する個性的蓄積を磨き上げ、大都市がゲートウェイ機能を果たしつつ、大都市だけでなく、地方都市への訪日観光客の集客を促進する。

（世界を納得させる最先端の防災機能を実装したまちの形成）

- 国際的に自然災害に関するリスクが高いと評価されているわが国においては、人口・資産等が集積し、アウトバウンドのショーケースでもある大都市が、世界を納得させる最先端の防災機能を実装することで、災害脆弱性という弱みを強みに転換し、国際競争力の強化につながっていく。

・　その意味において、食料、飲料水等の物資の備蓄、住宅・建築物の耐震・耐火性能の向上、エネルギーの自立化・多重化など、災害時において街区規模で業務継続性が確保されるとともに、外国人を含む多数の避難者・帰宅困難者にまで物資やエネルギーが一定程度確保され、かつ、ライフラインや物流が早期に復旧する自立拠点の形成が必要である。
・　そのため、都市機能が集積し、多くの経済活動が行われている地域において、平時におけるエネルギー効率向上を図るとともに、大規模災害時における経済活動の継続や早期復旧の確保を図るため、エネルギー施設の整備等を推進する。

（都市再生が生み出すまちの付加価値の向上）

・　民間都市再生事業により、質の高いオフィスビル、連続性のある緑の空間やオープンスペースなどハード面の充実が図られる中、エリアマネジメント活動との連携を図りつつ、国際競争力強化も視野に入れながら、にぎわいの創出、災害への備え、施設の有効活用などソフト的な活動を推進し、構築されたまちの付加価値を向上させる。

（都市開発の海外展開の推進）

・　シティーセールス等の機会を捉え、わが国の都市における安全・環境等の面で優れた都市開発をショーケースとして国際社会へ発信・提案すること等により、わが国がこれまでに培ってきた技術やノウハウをアジア等の新興諸国に展開・浸透させるとともに、高度な技術を有するわが国企業のビジネス機会の拡大を図る。

（国際的な視点からの評価への留意）

・　大都市の国際競争力の強化を図る上では、地域の特性を考慮し、ビジネス環境や安全・安心、自然環境・生活環境、歴史・文化等の分野での機能の向上が、都市の国際的な評価の向上につながることを踏まえつつ、経済、研究等の比較優位にある分野にさらなる磨きをかける（強みを活かす）とともに、災害脆弱性、英語通用性、都心部の緑被状況等の比較劣位にある分野の底上げ、さらには強みへの転換を図ることが重要であり、国際情勢の変化や求められるニーズに応じて、規制緩和等のビジネス環境の改善とあわせ、都市機能の高度化等を持続的に進めていくべきである。

・　大都市の場合、都心部に複数の特徴あるエリアを抱えており、これらのエリアごとの個性を際立たせる拠点形成が進むよう留意すべき。その際、東京圏は、オリンピック・パラリンピックも視野に、国際ビジネス拠点の整備、訪日外国人の増加に対応したＭＩＣＥ機能の強化等の推進に加えて、世界に先駆けて実現をめざす水素社会など先進的な取組を推進することで、世界のモデルとなる大都市となることが期待される。
・　また、関西圏は、わが国有数の歴史・文化遺産の集積や、再生医療等のライフサイエンス分野での研究・産業といった強みを活かし、医療ツーリズム等観光を入口としたインバウンド戦略や、広域観光エリアのブランド化、うめきた地区等における質の高い都市機能の集積等を推進することで、アジアのゲートウェイを担い、経済成長のエンジンとなるとともに、「ほんまもん」の歴史や伝統文化によって世界を魅了し続ける大都市となることが期待される。
・　さらに、名古屋圏は、リニア中央新幹線の整備による効果を最大限に活かしつつ、先端ものづくり技術の集積を軸としたインバウンド戦略、物流拠点の強化やそれらを結ぶ道路ネットワークの強化や、名古屋駅周辺での国際的・広域的なビジネス・交流拠点の形成等を推進することで、スーパー・メガリージョンの「極」となる大都市となることが期待される。

物流効率化に向けた拠点整備の推進

（国際競争力強化に資する物流拠点の再整備・機能更新等の推進）

・　国民生活・経済活動を支える物流活動は、大都市が機能する要であることに留意し、物流効率化に向け、ニーズを的確に把握しつつ、適地での再整備や機能更新等を各地域の役割や特徴に応じて推進することが重要である。
・　そのため、例えば、首都圏においては、将来的な貨物需要の増大や、国民生活・経済活動における災害時のレジリエンス確保等に対応するため、臨海部等の老朽化・陳腐化が進む物流施設に係る敷地の整序や大規模化を含めた再整備等を推進する。

（荷さばき施設の共用化・ネットワーク化の推進）

・　また、駅周辺等の商業・業務等都市機能の集積地域など、物流活動が集中し、周辺の交通や環境への影響が見込まれる地域を中心に、都市再生にあわせて、

共通の荷さばき施設の整備等に取り組むなど、まちづくりと連携した物流効率化を推進する。

〔2〕大都市「コンパクト＋ネットワーク」の形成

鉄道沿線まちづくり等の推進

（鉄道沿線まちづくりの推進）

・ 大都市郊外部において、人口減少・高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念される中、鉄道沿線に都市機能が集積する大都市特有の構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、高次の都市機能については、沿線の市町村間で分担・連携し、あわせて公共交通機能の強化を図る「鉄道沿線まちづくり」に取り組む。

（高齢者等多様な世代が交流し、安心して暮らせる環境づくり）

・ 大都市で急増する高齢者への対応については、自由意思に基づく地方への居住移転も一定程度見込まれるが、基本的には、高齢者ができるだけ住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域包括ケアと連携したまちづくりを推進することが重要である。
・ そのため、まずもって病気にならない健康づくり（未病化、健康寿命の延伸）が重要であるとの認識の下、地域コミュニティの再構築など社会参加の機会の充実を図るとともに、公共交通を活用し、高齢者が自然と外出してまちを歩き、健康な生活を送り、社会的にも隔離されない環境づくりを推進する。[*26]
・ また、都市再生にあわせた医療・福祉機能の導入や、在宅医療を含む地域包括ケアと連動した医療・福祉拠点の形成等に取り組む市町村に対し、「コンパクトシティ形成支援チーム」[*27]等を通じて強力に支援し、医療・福祉、子育て支援、

---

*26 「都市における高齢化（Ageing in Cities）」（OECD, April.2015）においても、高齢社会に取り組むための戦略的政策として、「魅力や暮らしやすさの向上のための都市部の再設計」（都市再生）に加え、「全世代の健康増進」や「労働市場や社会活動における高齢者の参加を増やす」を掲げている。なお、同報告では、長寿は社会の発展の成果であり、それに関連する技術開発等を促すことで成長の源泉にもなり得ること、また、高齢者が住み、高い質の生活ができる都市は、他の世代にとっても住みよい場所となりうること、さらに、高齢化の傾向と影響は概ね予測可能であり、人口動態の変化に対応した行動がとれること、そして、このような変化の最前線にある都市は、他の都市に有効な経験を提供することができることという考察が基底にあり、示唆に富む。

*27 まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成26年12月27日閣議決定）に基づき、コンパクトシティ形成に向けた市町村の取組が一層円滑に進められるよう、関係施策が連携した支援策について検討するなど、関係省庁を挙げて市町村の取組を強力に支援するため、平成27年3月に設置された。

買い物、教育等の日常的な生活サービスとそれにあわせた働く場が距離的・時間的に近接したエリアの形成（「医職住」の近接化）を図る。

（安心して子供を産み育てることのできる環境づくり）

・ 大都市は、多くの人口を擁する一方、出生率や働く女性の割合が相対的に低くなっており、保育所、学童施設等の子育て支援サービスの充実や、情報通信技術を活用した場所にとらわれない柔軟な働き方（テレワーク）の普及を図るなど、誰もが安心して子供を産み育てることのできる環境づくりが喫緊の課題である。
・ そのため、駅周辺等への子育て支援施設の誘導を支援するとともに、テレワークの普及に向けた環境整備に取り組む。あわせて、三世代同居・近居の推進、「医職住」の近接化等に取り組む。

（市街地の衰退を踏まえた都市空間の再編、機能維持）

・ 人口減少、高齢化等に伴う地域ニーズの変化を踏まえ、都市機能の集約・再配置や、新たな利活用を図るため、公共施設や市街地の再編・再整備が求められている。
・ そのため、多様な機能を有する公共施設である都市公園については、地域のニーズに適確に対応し、高齢者の健康増進、子育て支援などの観点からの利活用を一層促進するとともに、必要に応じて、都市公園の配置と機能の再編を進める。
・ また、市街地の衰退に伴ってモザイク状に発生が見込まれる空き地・空き家等がもたらす外部不経済効果を抑制し、都市化に伴って蚕食されてきた水と緑の再生を図るとともに、高齢者等の健康づくり、雇用機会の創出、地域コミュニティの再構築などの課題に対応するため、施設のリノベーション、農的土地利用の推進など様々な手法による対策を推進する。

水と緑のネットワークの形成

（水辺や緑の空間に関する土地利用の将来像の提示）

・ 地球温暖化対策や生物多様性の確保等への対応、生活環境の向上や災害の防止、生活者の余暇や来訪者の観光等を通じた大都市の魅力向上など、大都市の緑が

有する機能を最大限に活用することが重要である。

- そのため、民間開発によって創出される民有緑地の増加、市街地の衰退に伴う低未利用地の増加等を踏まえつつ、暫定的な土地利用や農業振興も加味した水辺や緑の空間の計画的な位置付け等に関する将来像を、緑の基本計画等において提示する。
- また、将来像を踏まえ、公園や緑地の整備、緑地の保全、緑化の推進等に取り組み、大都市における水と緑の質及び量の充実とそのネットワークの形成を推進する。

（大都市近郊における水と緑・農の保全）

- 大都市において貴重な近郊の水辺や緑の空間を保全し、その機能を最大限活用するため、引き続き、近郊緑地保全制度の適確な運用を図る。
- また、大都市の生活や経済活動を支える湖沼や三大湾等の閉鎖性水域において、水質の保全、水源の涵養、自然的環境・景観の保全等に取り組む。
- 人口減少・高齢化が進展する中、大都市の農地は、良好な景観の形成やレクリエーションの場としてのほか、高齢者の就労の場、災害時の避難地等としての役割も期待され、大都市近郊の農地は、消費地に近接した食料生産の場や国土・環境保全の役割も果たしている。今般、都市農業の安定的な継続を図るとともに、都市農業の有する多様な機能の適切かつ十分な発揮を通じて良好な都市環境の形成に資することを目的として、都市農業振興基本法が制定された。今後、都市と緑・農の共生するまちづくりを進める観点から、都市農業の振興や、都市住民等多様な主体の関わりによる都市農地の保全・活用に向けた取組の推進が図られるべきである。

〔３〕「災害に強い大都市」の構築

大都市の防災性の向上

（世界を納得させる最先端の防災機能を実装したまちの形成）（再掲）

- 国際的に自然災害に関するリスクが高いと評価されているわが国においては、人口・資産等が集積し、アウトバウンドのショーケースでもある大都市が、世界を納得させる最先端の防災機能を実装することで、災害脆弱性という弱みを強みに転換し、国際競争力の強化につながっていく。
- その意味において、食料、飲料水等の物資の備蓄、住宅・建築物の耐震・耐火性能の向上、エネルギーの自立化・多重化など、災害時において街区規模で業務継続性が確保されるとともに、外国人を含む多数の避難者・帰宅困難者にまで物資やエネルギーが一定程度確保され、かつ、ライフラインや物流が早期に復旧する自立拠点の形成が必要である。
- そのため、都市機能が集積し、多くの経済活動が行われている地域において、平時におけるエネルギー効率向上を図るとともに、大規模災害時における経済活動の継続や早期復旧の確保を図るため、エネルギー施設の整備等を推進する。

（官民連携した避難者・帰宅困難者対策の推進）

- わが国の国土全体の脆弱性にかんがみれば、防災機能の必要性は大都市に限らない課題であるが、一方で、人口・資産等が集積し、社会・経済・文化の中枢を担う大都市が自然災害によって被る被害を極小化することは、命を守るだけでなく、国家機能の維持や世界経済への影響を回避する観点から重要であり、国家的な課題である。
- 特に、大都市においては、住宅・建築物の耐震・耐火性能の向上に加え、外国人を含む多数の避難者・帰宅困難者の発生への対応や、業務継続性の確保など特有の課題に対応した防災対策を重点的に推進する。

（密集市街地の改善、防災公園の整備）

- 首都直下地震等の大規模地震に備え、大都市を中心に広がる密集市街地の改善を促進するため、地権者等の多様なニーズに柔軟に対応しながら、避難地、避難路等の整備、老朽建築物の除却や建築物の不燃化を進める。

・　また、地震災害時の復旧・復興拠点、周辺地区からの避難者・帰宅困難者の収容や救援物資の受入拠点となり、火災時の延焼防止帯や避難地となる防災公園の整備を推進する。

（都市の施設・インフラの老朽化対策）

・　高速道路等の大都市の骨格となるインフラとともに、都市公園等の身近なインフラについても、老朽化対策を着実に推進する。あわせて、地下鉄やビルの地下階と接続して、不特定多数の者が自由に利用できる一体的な地下空間を形成する地下街についても、老朽化対策を着実に推進する。

（地下街等の浸水対策）

・　地下街については、耐震化等による老朽化対策に加え、浸水対策も重要な課題である。そのため、関係行政機関や関係団体との連携・協働による取組を促すなど、様々な災害に対して継続的な安全確保対策を推進する。

（住民の防災意識の向上のための支援）

・　大都市を襲う地震、津波、火災、水害、土砂災害等に適切に対応するため、ハード整備のみならず、迅速な避難等につながる住民の防災意識の向上に向け取り組む。

（復興事前準備の推進）

・　大規模災害時に最低限の都市機能を確保するとともに、速やかな復旧・復興活動を可能とするため、物資の備蓄、広域での相互応援の確保、沿道の建築物の耐震化、緊急輸送路の確保など事前の準備となる取組を推進する。
・　あわせて、大規模災害後の復旧・復興対策は、業務内容が多分野にわたり、手続・手順が複雑となる状況にかんがみ、あらかじめ、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・手法等をとりまとめ、迅速かつ円滑な都市機能の復旧・復興を図るための取組を推進する。また、その取組を内外に示すことで都市の評価を高めることも視野に入れる。

今後に向けて

- 地方を含めたわが国の発展には、グローバルな都市間競争の中で富を生み出し、わが国経済の成長のエンジンとなる大都市の発展が必要である。「大都市の発展なくして、地方創生なし」である。
- 同時に、大都市は、すべての世代にとって豊かな「暮らし、働き、憩う場」となることが期待されており、大都市のリノベーションが急務である。
- このような認識の下、大都市戦略検討委員会では、大都市をめぐる状況や課題を踏まえ、多様な観点から議論を進めてきたが、時間的な制約もあり、具体的な戦略は都市行政を中心としたものとなっている。
- しかしながら、大都市が抱える今日的な課題に適確に応えるためには、都市行政の分野にとどまらず、住宅、社会資本整備、交通、観光、福祉、産業、農業、環境等の幅広い分野における知見を結集するとともに、施策の融合や連携を図ることが極めて重要である。
- そのため、国土交通省においては、今後、「大都市戦略」を広く発信し、住民、民間事業者、行政等のまちづくり関係者間での認識の共有を促すとともに、民間セクターの実力・知見を最大限に引き出しつつ、従来の行政手法にとらわれない新たな視点をもって、官民の総力を挙げた戦略の実現をリードすべきである。
- この戦略の実現に向けた施策が推進されることで、それぞれの大都市が個性的蓄積に磨きをかけ、連携・交流や相互補完を図りつつ、世界と互していくことを期待したい。

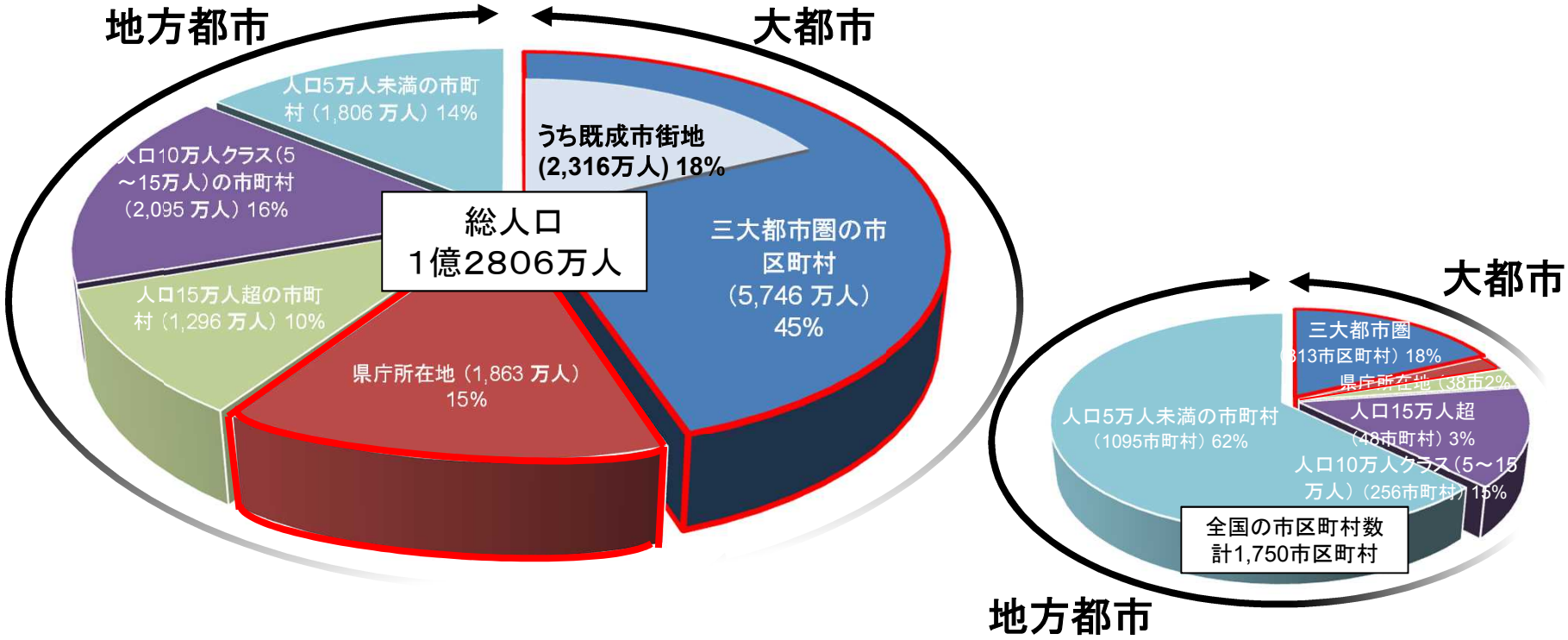
資料２－３

関連資料

都市構造～日本の都市の構成～

国土交通省

○　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。

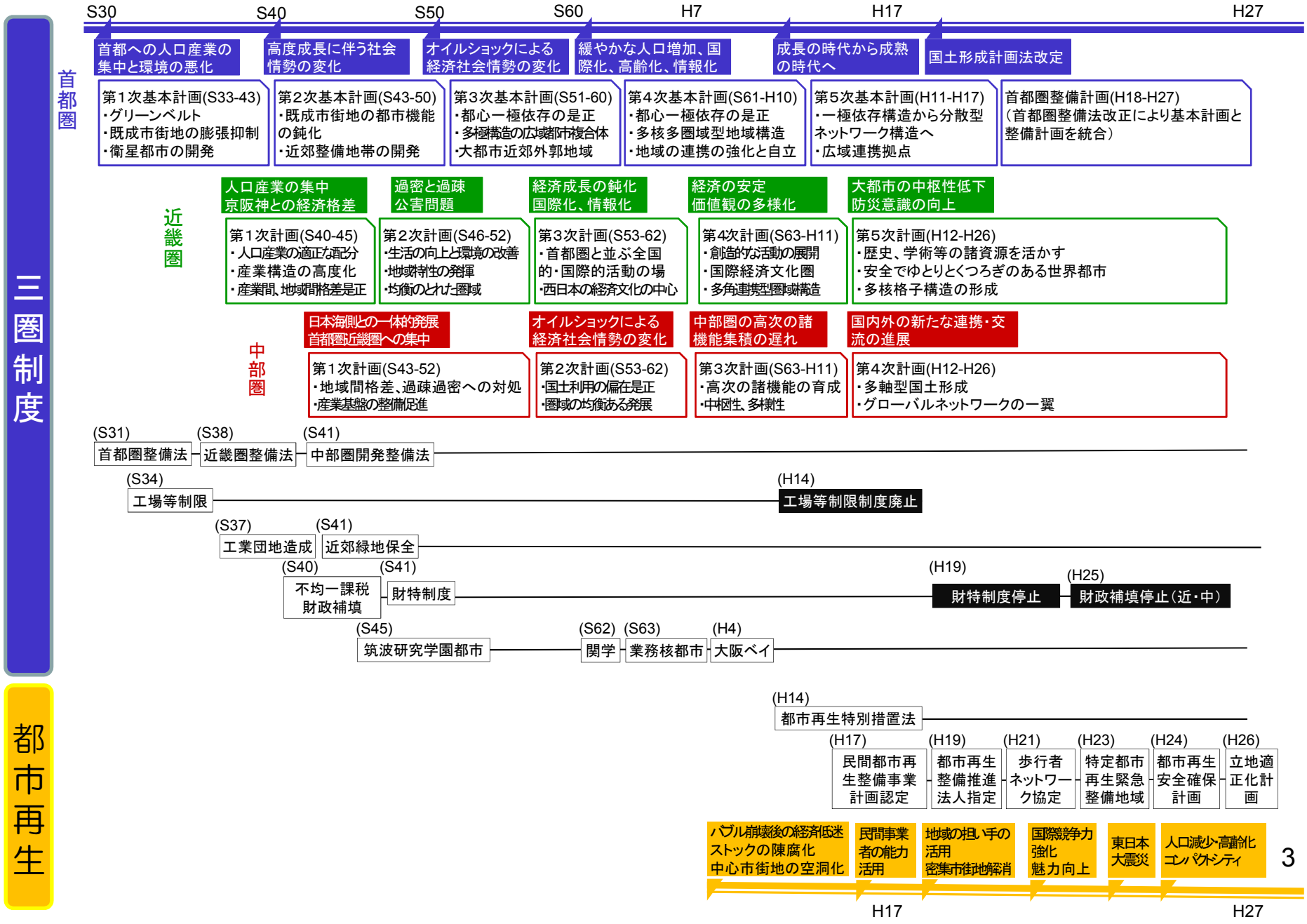


＊都市の分類は、原則として以下の通りとしている。
「三大都市圏」＝首都圏・近畿圏・中部圏の、既成市街地及び近郊整備地帯等の区域を含む市区町村。
「県庁所在地」＝三大都市圏を除く、道県庁を有する市町村。
「人口10万人クラス」等＝三大都市圏、県庁所在都市を除く、各人口を有する市町村。

出典：国勢調査

大都市圏における制度的枠組みの変遷

国土交通省

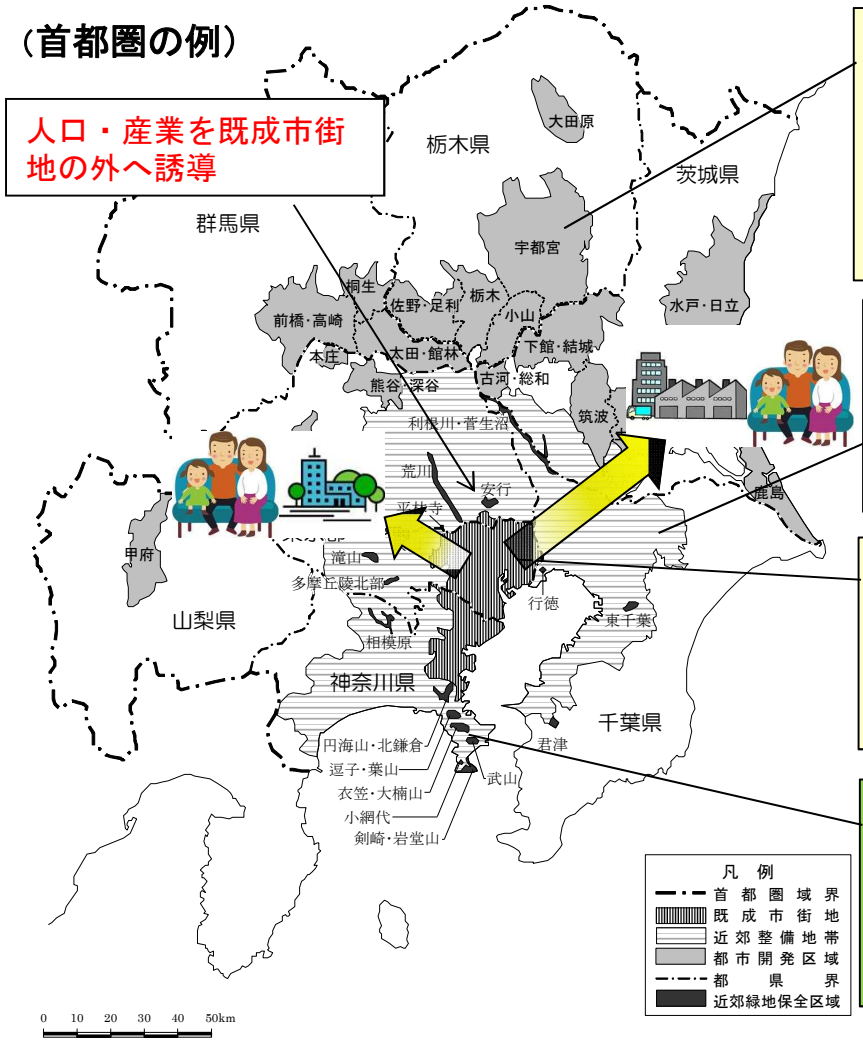


大都市圏制度の概要（大都市圏整備法の概要）

国土交通省

○　東京圏を始めとした大都市圏の人口集中・過密問題を背景に、大都市圏中心部への人口・産業（特に工場）の集中を抑制するとともに、無秩序な市街化の抑制や圏域内での受け皿整備を推進するため、大都市圏整備法が制定され、政策区域制度が創設されている。（首都圏：昭和31年、近畿圏：昭和38年、中部圏：昭和41年）

（首都圏の例）



＜都市開発区域＞
既成市街地への産業及び人口の集中傾向を緩和し、地域内の産業及び人口の適正な配置を図るため、工業都市、住宅都市その他の都市として発展させることが適当な区域

＜近郊整備地帯＞
既成市街地等の近郊でその無秩序な市街地化を防止するため、計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する必要がある区域

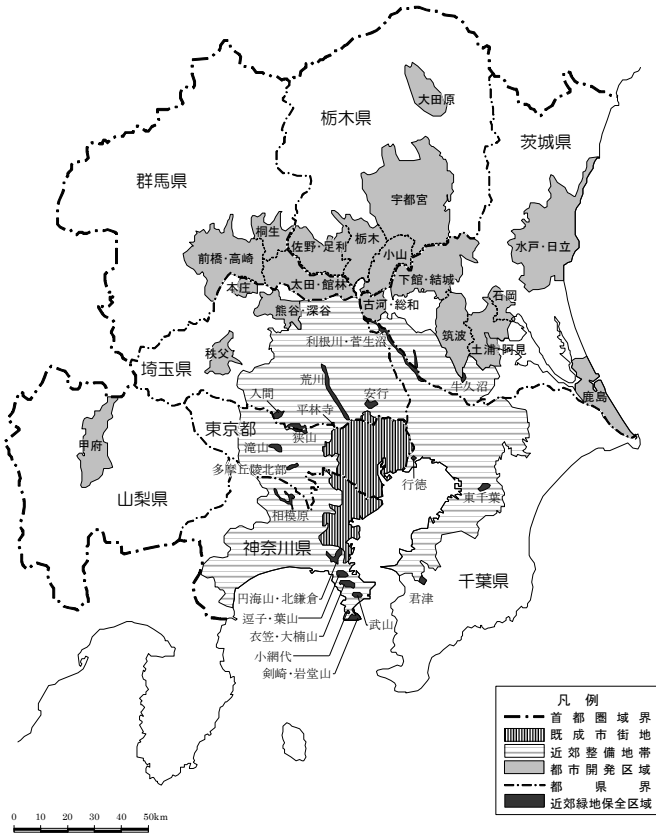
＜既成市街地＞
産業及び人口の過度の集中を防止し、かつ都市の機能の維持及び増進を図る必要がある市街地の区域

＜近郊緑地保全区域＞
大都市部の周辺において、地域住民の健全な生活環境を確保し、無秩序な市街地化を防止するため、広域的な見地から緑地を保全する区域

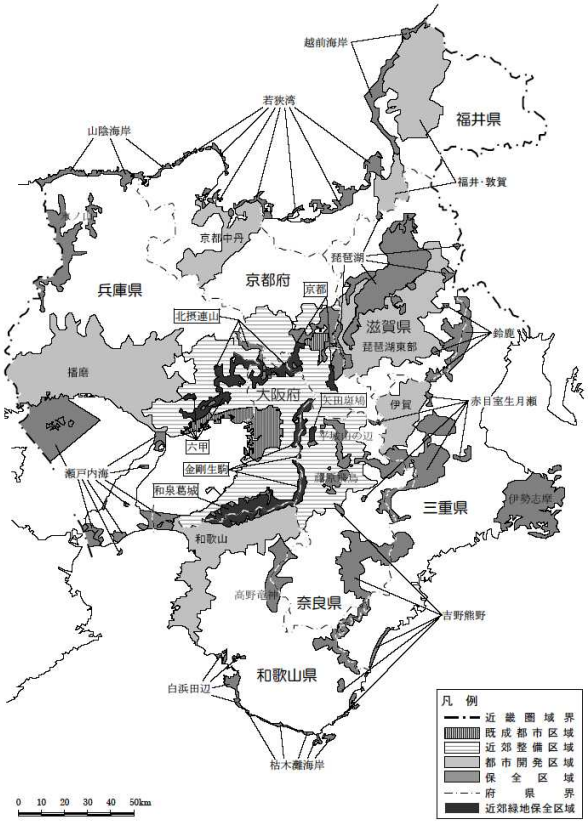
大都市圏制度の概要（大都市圏整備法の政策区域）

国土交通省

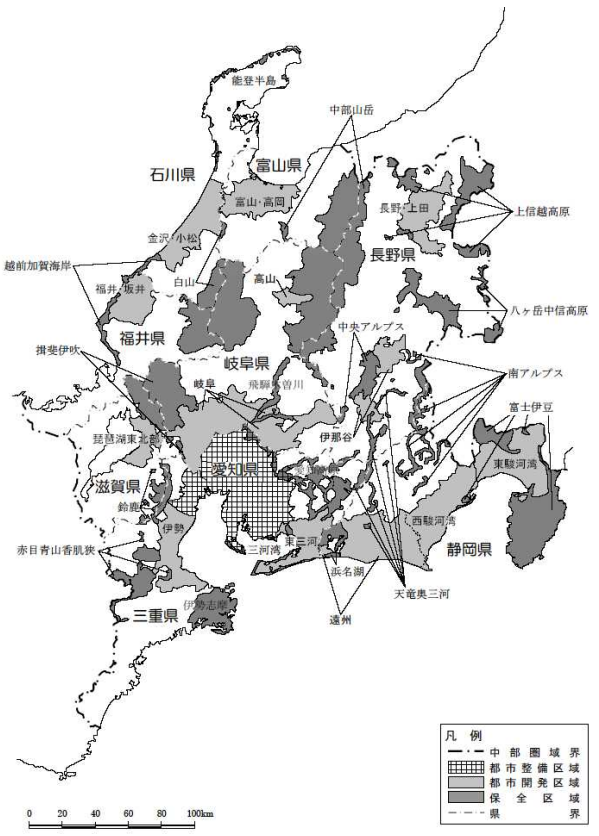
＜首都圏（昭和32年12月～）＞



＜近畿圏（昭和40年5月～）＞



＜中部圏（昭和43年11月～）＞



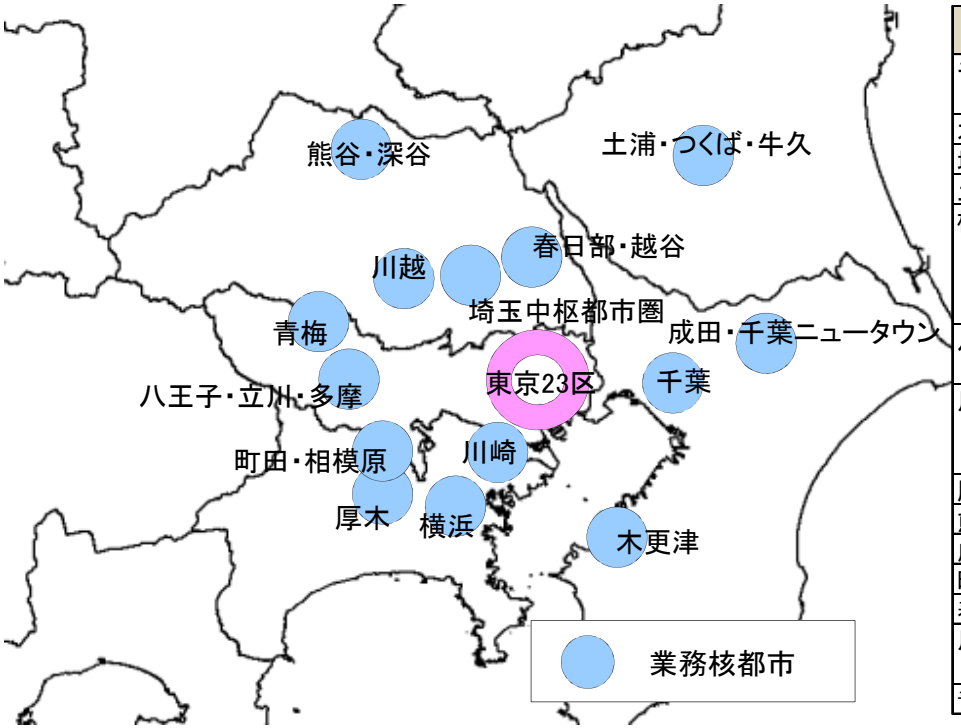
業務核都市の概要

国土交通省

＜業務核都市＞

○東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中を是正し、これらの機能の東京圏における適正な配置を図るため、東京圏における東京都区部以外の地域においてその周辺の相当程度広範囲の地域の中核となるべき都市の区域。＜多極分散型国土形成促進法（昭和63年6月法律第83号）＞

○平成20年頃まで、税制、資金確保、地方債の特例等により、中核施設の整備等を支援。

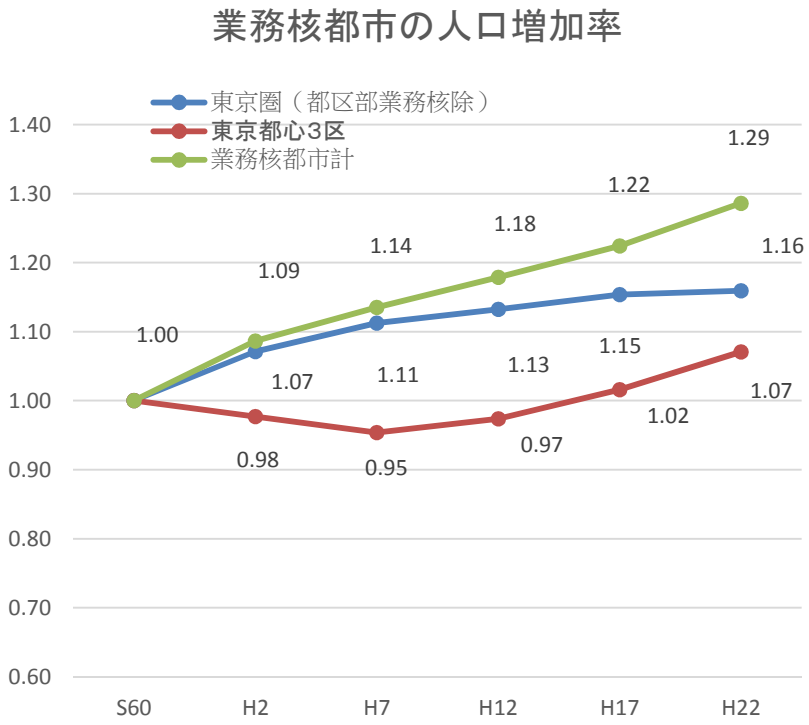


業務核都市	承認・同意年月日	主な中核施設
千葉	平成3年3月19日	幕張メッセ 幕張テクノガーデン
木更津	平成4年3月30日	かずさDNA研究所
埼玉中枢都市圏	平成4年4月15日	さいたまスーパーアリーナ
土浦・つくば・牛久	平成5年2月1日	つくばカピオ
横浜	平成5年2月1日	パシフィコ横浜 横浜ランドマークタワー クイーンズスクエア横浜 日産スタジアム
八王子・立川・多摩	平成7年8月1日	八王子学園都市センター ファーレ立川センタースクエア
川崎	平成9年3月31日	ソリッドスクエア ミューザ川崎 かながわサイエンスパーク
厚木	平成9年3月31日	厚木サテライト・ビジネス・パーク
熊谷・深谷	平成15年11月19日	テクノグリーンセンター
成田・千葉ニュータウン	平成16年3月23日	成田空港旅客ターミナルビル
町田・相模原	平成16年3月30日	さがみはら産業創造センター
春日部・越谷	平成18年3月16日	東部地域振興ふれあい拠点施設
川越	平成20年3月19日	鏡山酒造跡地活用施設 埼玉県農業大学校
青梅	平成21年4月15日	吉川英治記念館

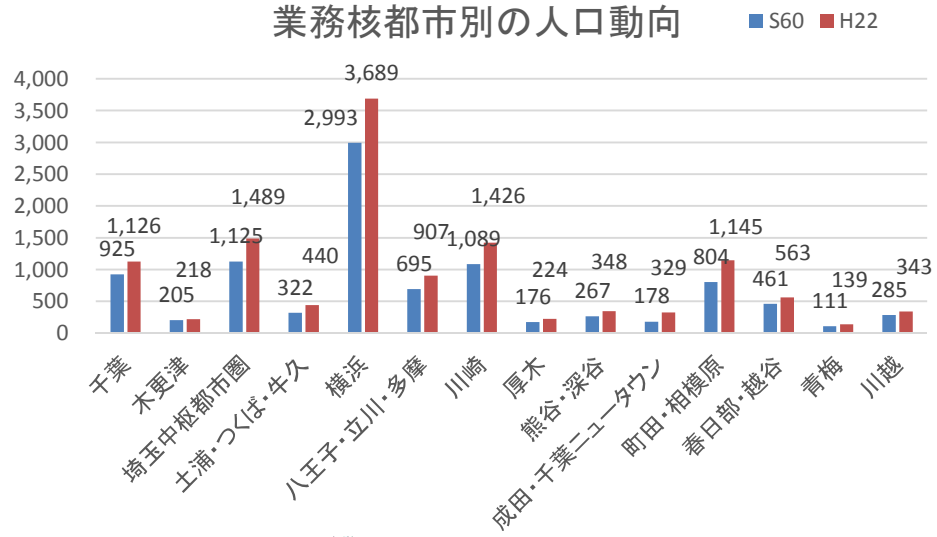
業務核都市における人口等の動向

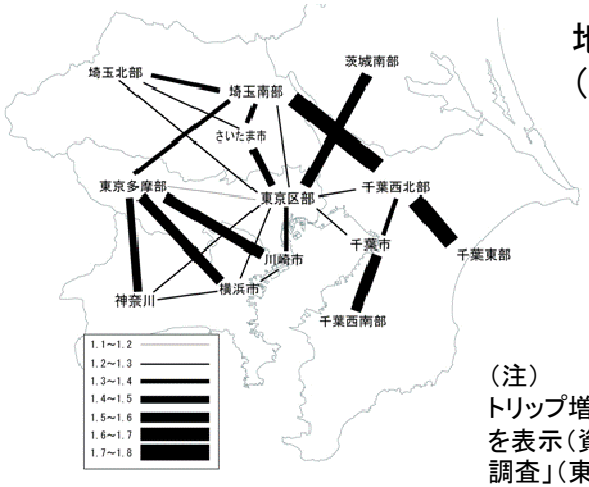
国土交通省

〇業務核都市制度創設以前の昭和60年を起点とした人口増加率は、東京圏と業務核都市は増加、都心3区は横ばいから増加傾向にあり、中でも業務核都市はもっとも人口増加率が高い。
〇昭和60年と平成22年を比較すると、すべての業務核都市において人口が増加している。
〇地域間トリップ増加率は、都区部の周辺地域間のトリップ増加率が高くなっている。



（注）
東京圏は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
都心3区は千代田区、中央区、港区





地域間トリップ増加率
（昭和63年から平成20年）

（注）
トリップ増加数が5万トリップ以上の地域間を表示（資料：東京都市圏パーソントリップ調査」（東京都市圏交通計画協議会））

都市再生の枠組及び都市再生緊急整備地域一覧

国土交通省

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**（73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

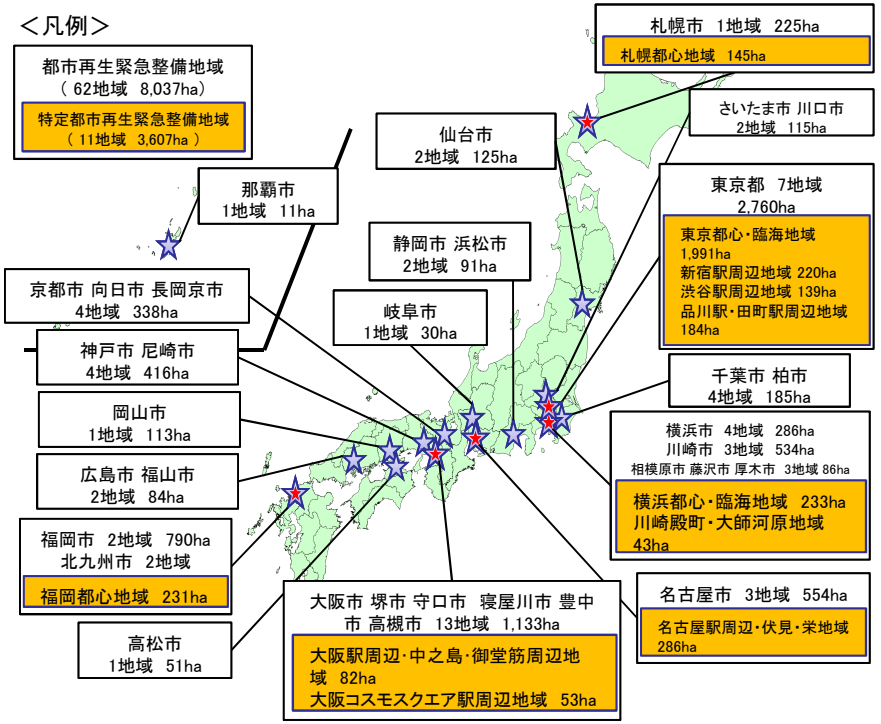
- 税　制　特　例
- 金　融　支　援

（74計画認定）

都市再生安全確保計画（11計画）

※　平成27年5月31日現在（都市再生特別地区については、平成27年3月31日現在）

都市再生緊急整備地域一覧



認定民間都市再生事業の例

虎ノ門ヒルズ
（東京都心・臨海地域）

グランフロント大阪
（大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域）

都市再生の意義・施策の経緯

国土交通省

都市再生の意義

都市は、人々の生活や経済活動等の場を提供する我が国の活力の源泉であり、より快適に生活できる場の提供等により都市の魅力を高めるとともに、資本や人材等を呼び込み、立地する産業の国際競争力を向上させる都市再生を的確に推進していくことは、国民生活の向上や経済の活性化等の観点から重要。

都市再生特別措置法の制定

平成14年に都市再生特別措置法を制定。政令で指定した都市再生緊急整備地域に対して以下の支援措置を創設。

- ○ 都市再生特別地区
- ○ 民間都市再生事業計画の認定制度による金融支援（出資・社債等取得、債務保証、無利子貸付）、税制特例措置（平成15年～）等

背景

- ○ バブル崩壊以後、**地価の下落**に歯止めがかからない状況
- ○ 少子高齢化、情報化等の進展に伴い、社会・経済環境の変化による、**産業構造転換**の必要性
- ○ 災害に対する脆弱性、断片的な国土利用、慢性的な交通渋滞等、**大都市における負の遺産**の存在

その後の改正経緯等

平成16年　まちづくり交付金制度の創設
平成17年　まちづくり交付金のエリアを対象とした民間都市再生整備事業計画の認定制度による金融支援・税制特例の創設
平成19年　民間都市再生事業計画の認定申請期限の5年延長、都市再生整備推進法人の指定制度の創設
平成21年　歩行者ネットワーク協定制度の創設
平成23年　**国際競争力強化**を図るための**特定都市再生緊急整備地域制度の創設**、都市利便増進協定制度の創設
平成24年　防災機能の向上を図るための都市再生安全確保計画及び都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設
平成26年　市町村によるコンパクトなまちづくりを支援するための立地適正化計画に関する制度の創設
平成29年　民間都市再生事業計画の大臣認定の申請期限が、H29年3月末に到来

アジアにおけるGDP推移

国土交通省

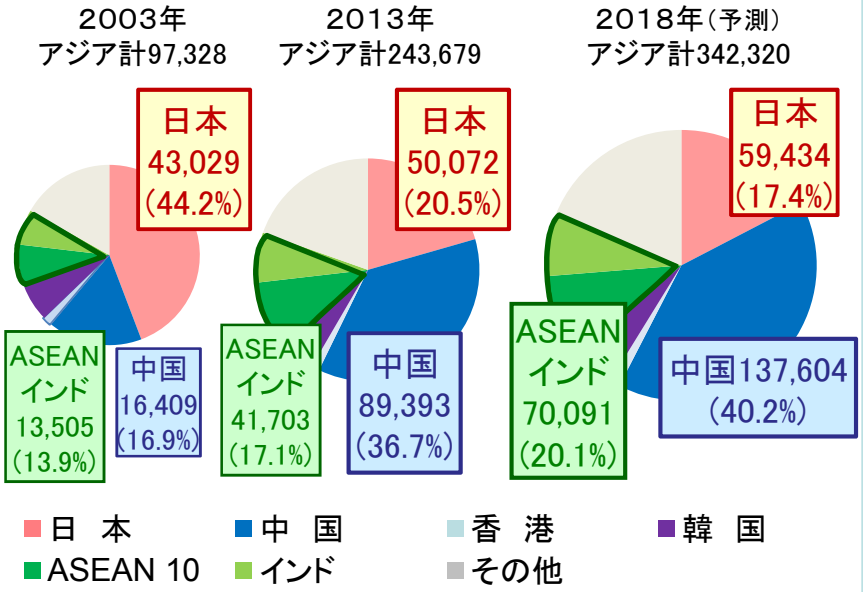
○ 日本のGDPは、10年前（2003年）の時点ではアジアで圧倒的であったが、現在は中国に抜かれており、IMFの予測によれば、5年後（2018年）には中国の半分以下となる見込。

○ 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

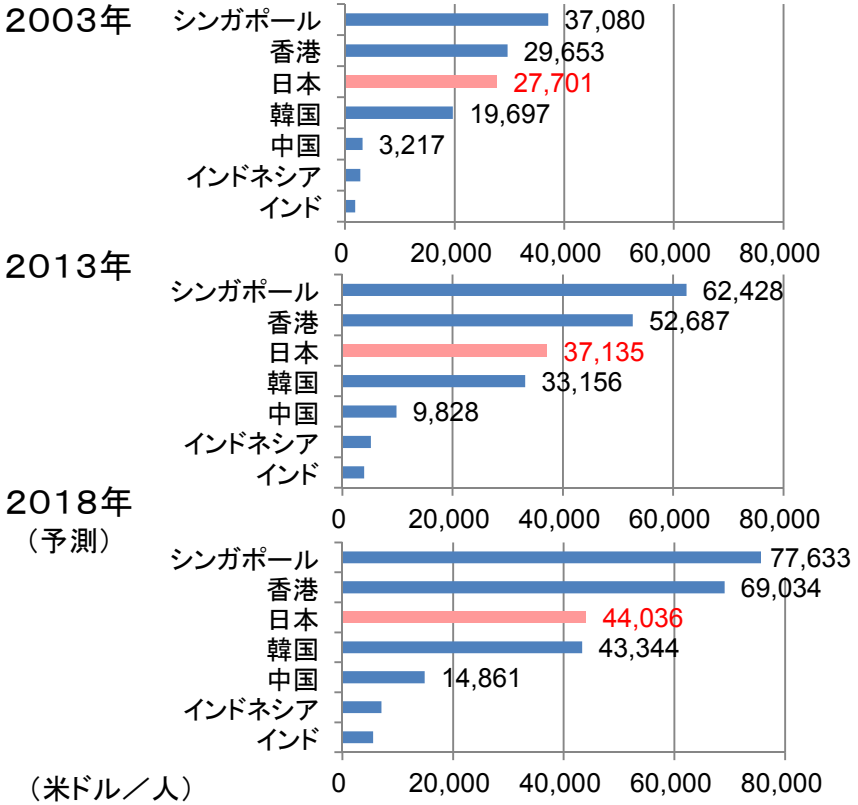
○ アジア諸国の急速な成長に伴って、日本のプレゼンスは低下。

○ 2013年時点で、日本の国別GDPは中国に後れを取っている。



（出典）IMF「World Economic Outlook」

アジア諸国の1人当たりGDP・購買力平価



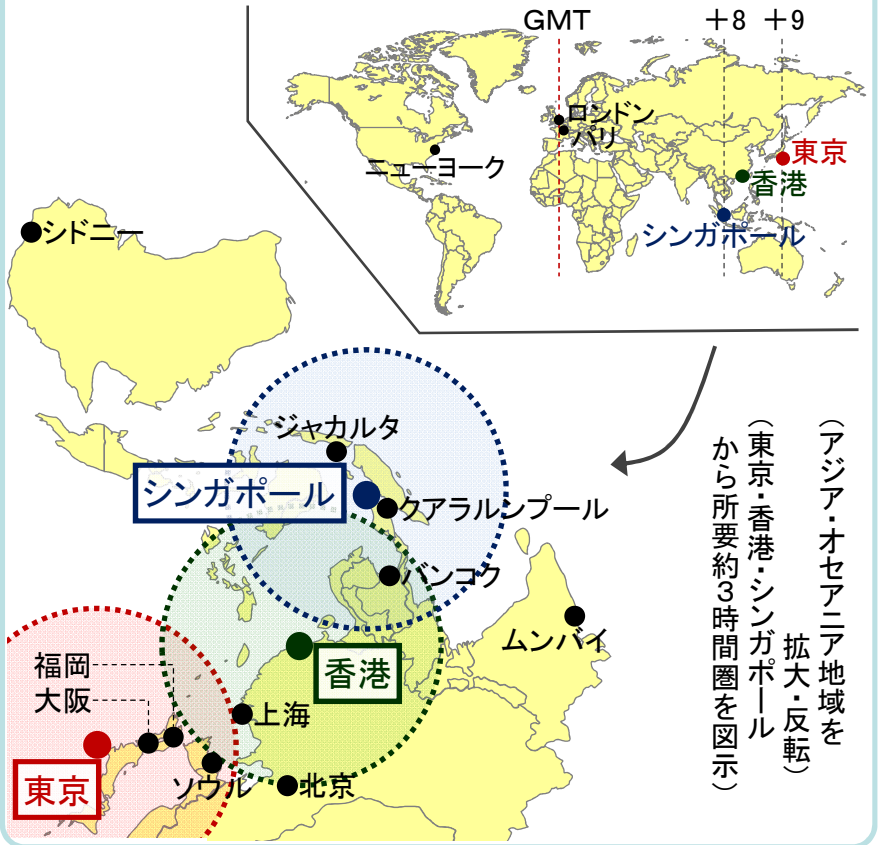
（出典）IMF「World Economic Outlook」

地勢的な不利

国土交通省

○ 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。

世界・アジアにおける立地



東京・シンガポール・香港からのアクセス

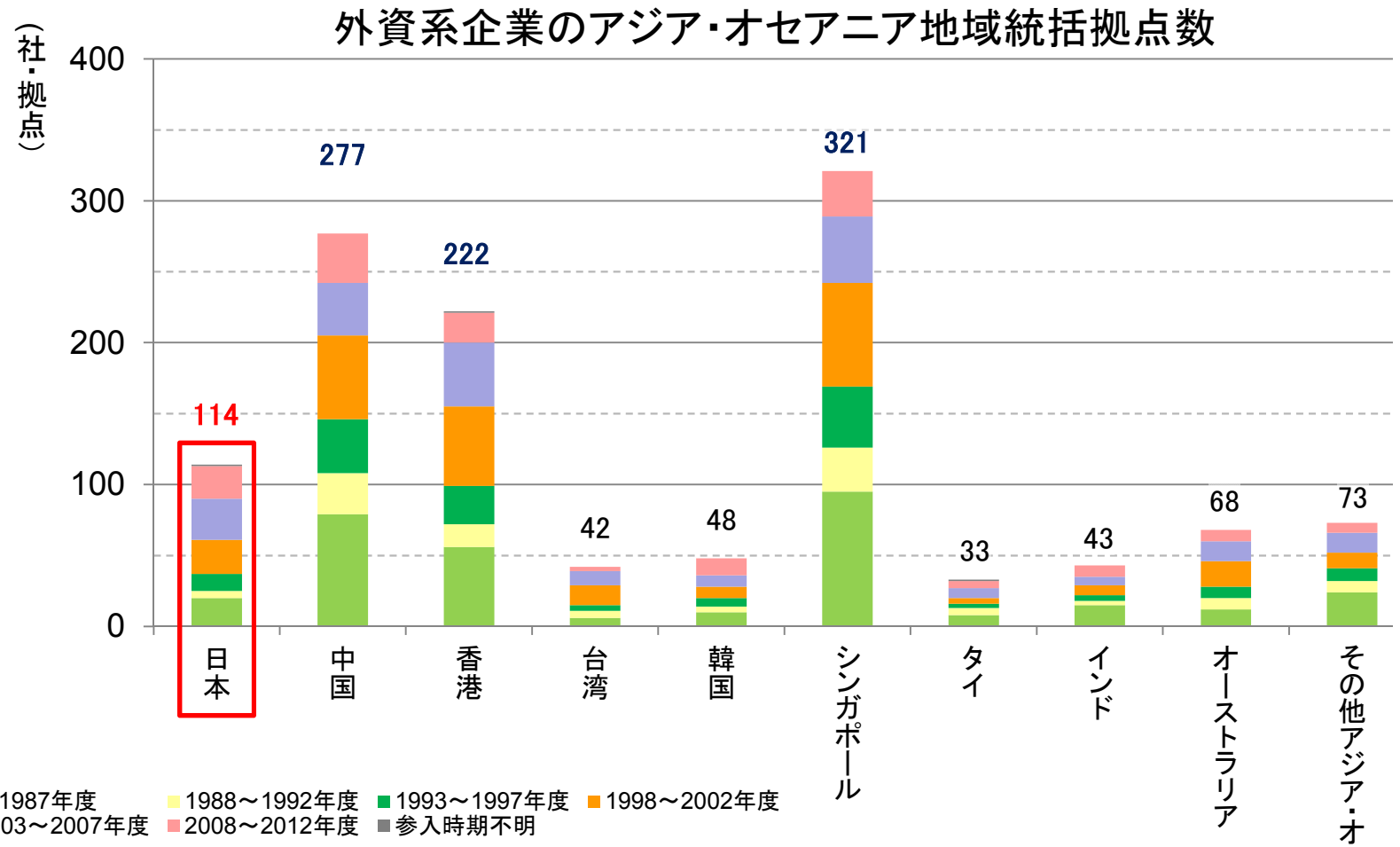
	東京	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	香港
東京	―	6:30（5330km）	3:45（2890km）
ソウル	2:15（1160km）	6:25（4680km）	3:25（2100km）
上海	3:00（1780km）	5:15（3800km）	2:20（1220km）
北京	3:55（2100km）	6:05（4480km）	3:10（1980km）
香港	5:00（2890km）	3:45（2590km）	―
ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	7:40（5330km）	―	3:50（2590km）
ホーチミン	6:20（4340km）	2:05（1100km）	2:30（1510km）
バンコク	7:00（4620km）	2:25（1430km）	2:55（1730km）
ｸｱﾗﾙﾝﾌﾟｰﾙ	7:35（5330km）	0:55（ 310km）	3:40（2520km）
ｼﾞｬｶﾙﾀ	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

国土交通省

○ 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。



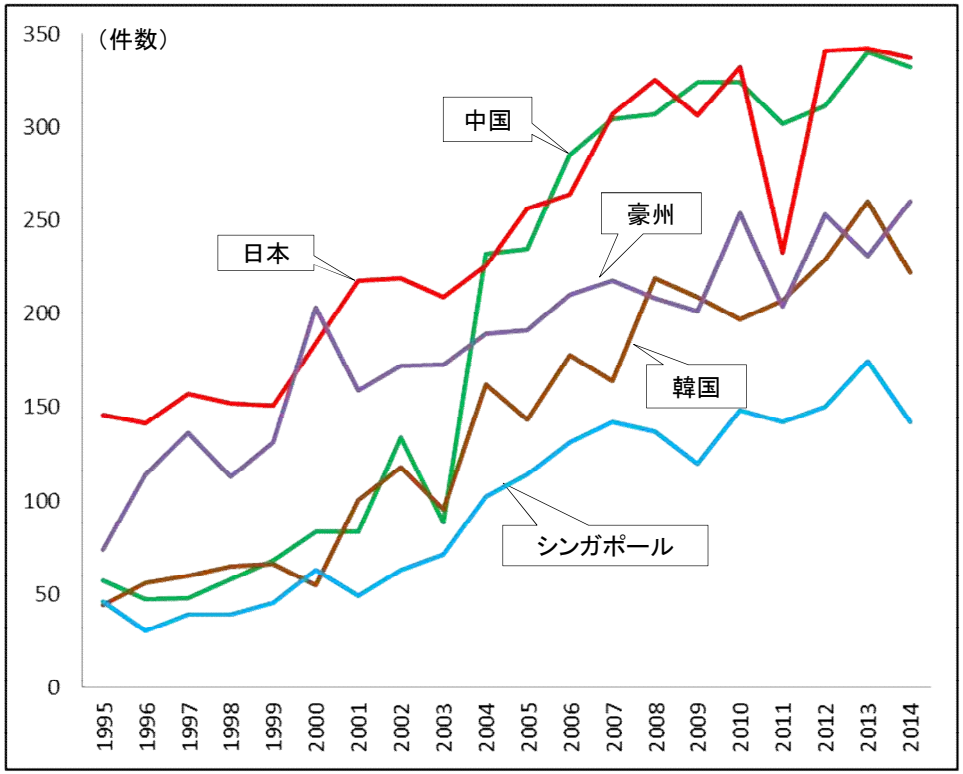
※ 調査対象は、日本に進出しており、かつ、外国投資家が株式又は持分の3分の1超を所有している等の条件を満たす企業。
（出典）経済産業省「第47回 外資系企業の動向（平成25年外資系企業動向調査）」をもとに国土交通省都市局作成

国際会議開催トレンド

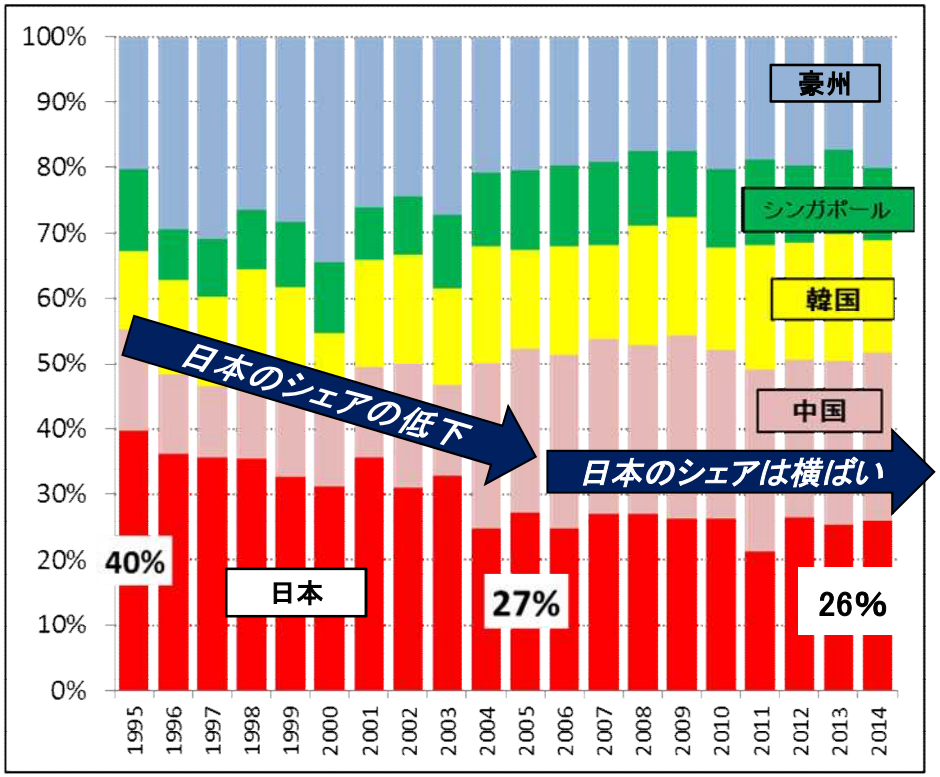
国土交通省

■アジア太平洋地域を国別に見ると、我が国を含む主要5ヶ国（日本、中国、韓国、シンガポール、豪州）は年々開催件数を伸ばしている。
■主要5ヶ国の開催件数に占める我が国のシェアは、1995年の40%から低下を続け、2005年は27%に落ち込んだ後、横ばいが続いている。

アジア・大洋州における主要国の国際会議開催件数（1995～2014）



アジア・大洋州の主要国の国際会議開催件数に対する日本のシェア推移 （1995～2014）

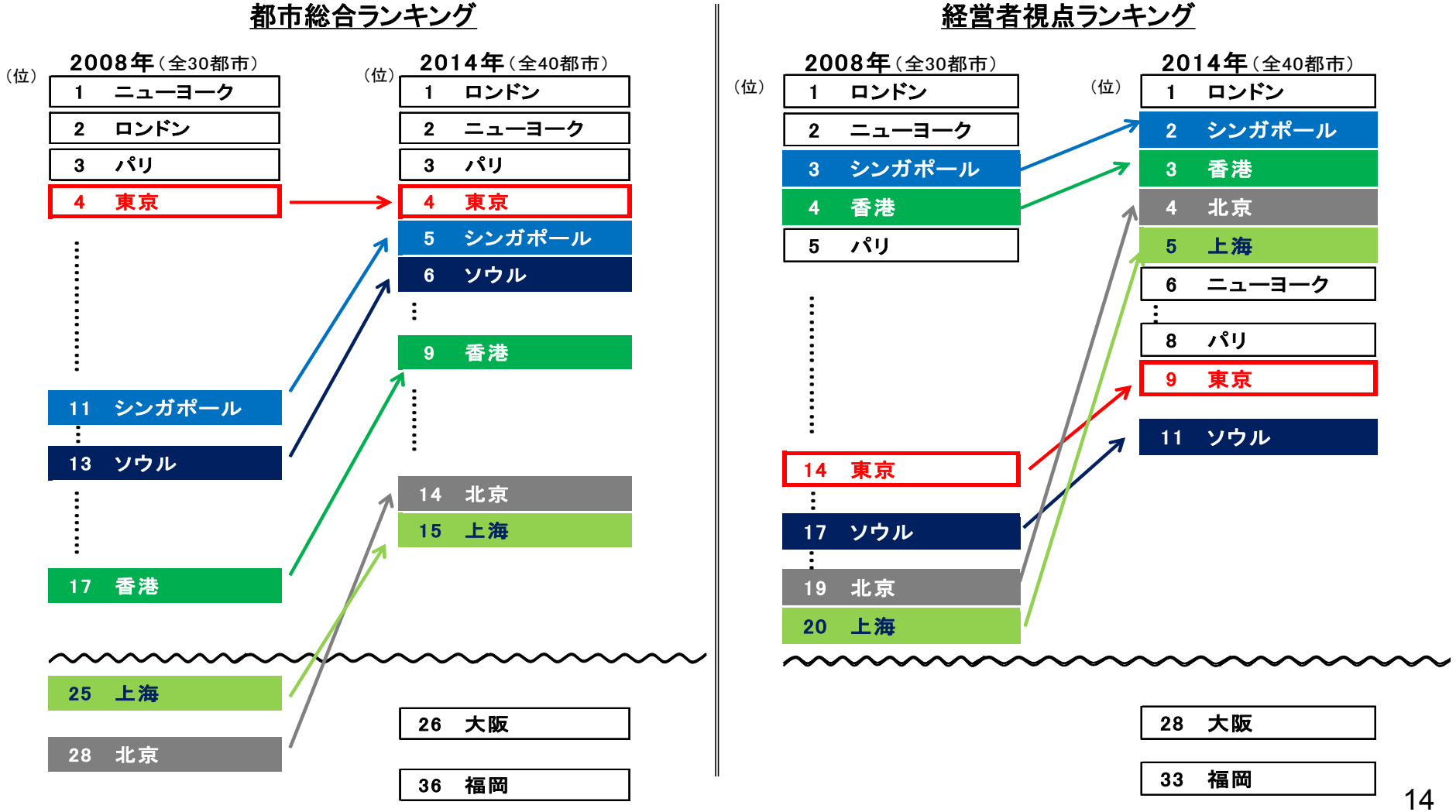


出所）ICCA（国際会議協会）統計より観光庁作成

世界の都市総合ランキングの推移

国土交通省

○ 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。



（出典）森記念財団「世界の都市総合力ランキング」を基に国土交通省都市局作成

東京の強みと弱み

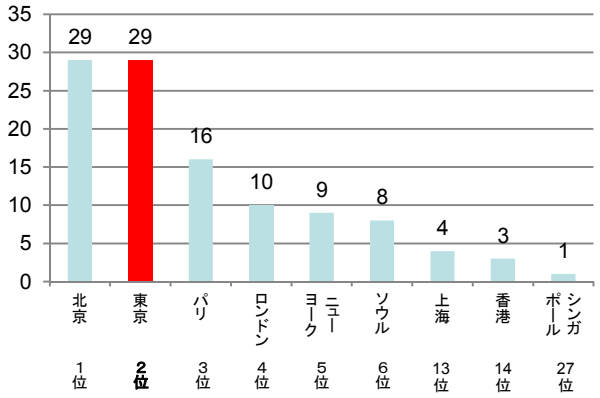
国土交通省

○ 世界の都市総合力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

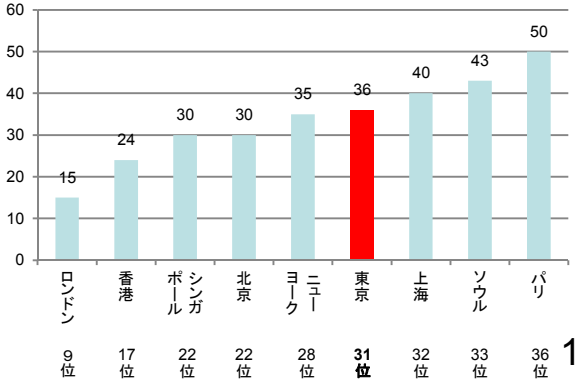
居住

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）



※世界の都市総合力ランキング2014は40都市を対象としている。

（出典）森記念財団「世界の都市総合力ランキング2014」をもとに国土交通省都市局作成

都心部における街区面積の比較と都市機能更新

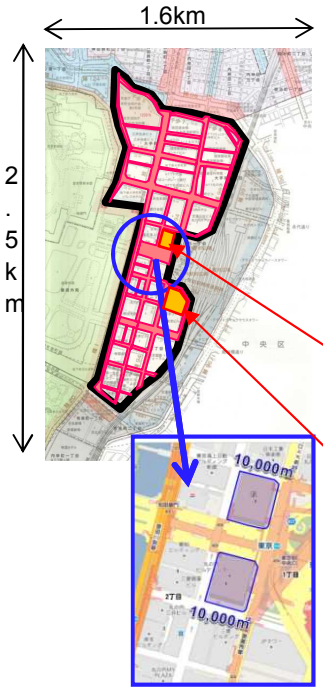
国土交通省

○ 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。

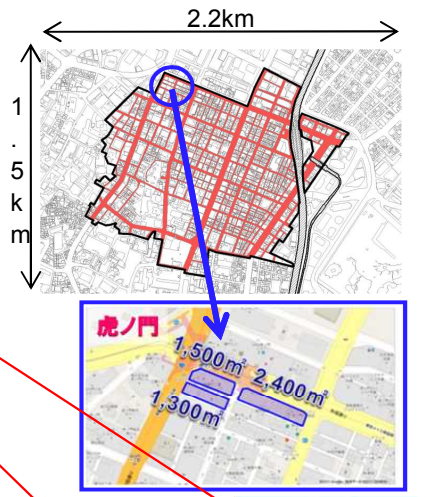
＜New York マンハッタン＞
道路率：約28%

出典：Googleマップ

＜大丸有地区＞
道路率：約31%



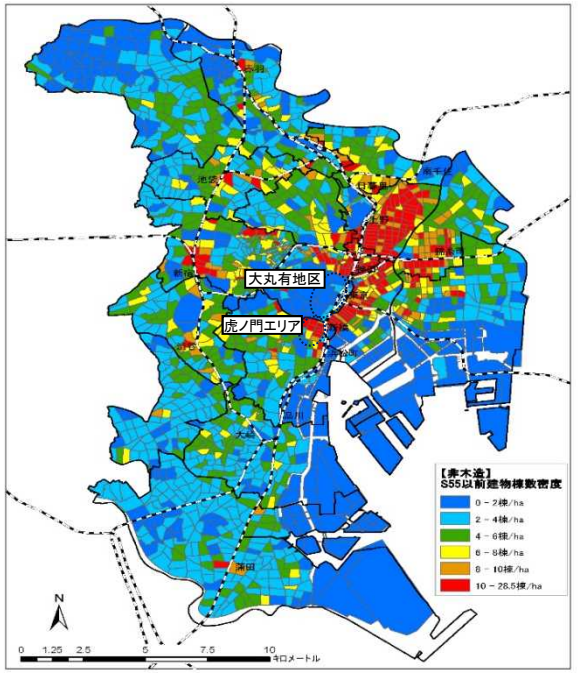
＜虎ノ門エリア＞
道路率：約35%
（震災復興区画整理地区）



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

新丸ノ内ビルディング
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＞

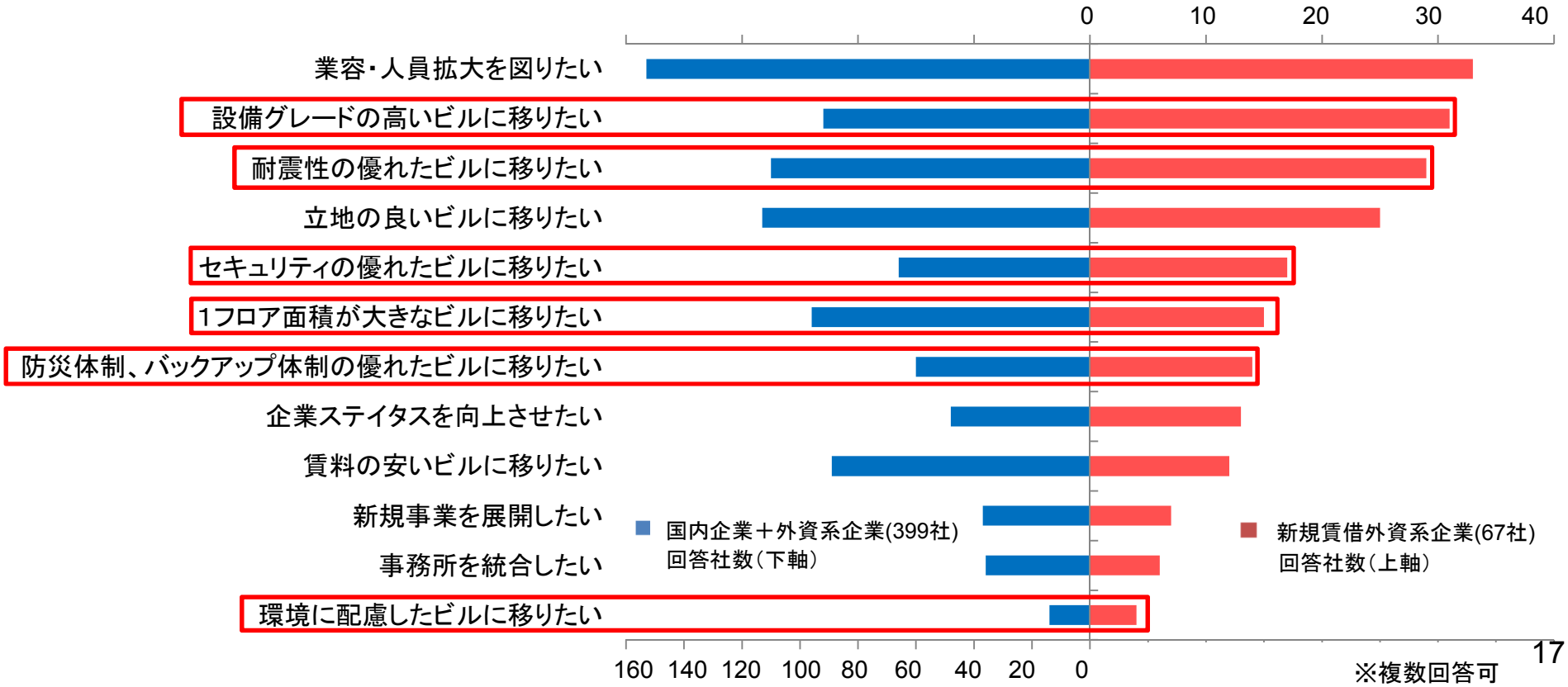
出典：国土交通省　都市局　都市安全課
「民間事業者の誘導による大都市都心部等における防災性の向上について」（参考資料）

東京のオフィスに対するニーズ

国土交通省

○ 東京のオフィスニーズ調査によれば、オフィスを新規に賃借する予定のある企業が、オフィスに求めるニーズとしては、**設備グレードの高いビル**、**耐震性の優れたビル**等が挙げられている。

○ 民間事業者等へのヒアリングによれば、例えば、**建物の耐震性及び制振・免震性能の強化**、BCPの観点から災害時にも建物の共用部・専有部への**電力供給を72時間以上可能とする非常用発電設備**の設置、社内コミュニケーションの促進やスペースの効率化を実現する**1フロア面積が大きなオフィス**等を備えたハイスペックビルへのニーズが高まっている。



（出典）森ビル株式会社「2014年 東京23区オフィスニーズに関する調査」（平成26年12月17日）より都市局作成

民間都市再生事業による都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上の事例

国土交通省

【都市再生緊急整備地域】

都市再生緊急整備地域においては、民間都市再生事業を通じて、諸機能をレベルアップし、都市の環境全般の向上等が図られている。

業務機能

地方中枢都市等においても、耐震性や環境性に優れたハイスペックなオフィスを整備。

【例】あべのハルカスでは、約4万㎡のオフィスと併せて、沿線の4大学のサテライトが集結し、地域・大学・企業の交流拠点を形成。
ラゾーナ川崎では工場跡地の特性を活かし、低層ながら基準階面積約2,000坪の広さを持つ省エネオフィスを整備。

あべのハルカス(2014年3月竣工)とテナントとして入居した大学のフロア

ラゾーナ川崎東芝ビル（2013年4月竣工）

居住機能

商業等の必要な都市機能と併せて居住環境の整備を図り、にぎわいの創出と定住人口の増加を促進。

【例】高松丸亀町商店街では、事業全体で89戸を整備し、地域内の生産年齢人口の増加に寄与。

高松丸亀町商店街A街区(2011年3月全体竣工)
（丸亀町壱番街）

宿泊機能

ビジネスや観光等のニーズに対応した、多彩なサービスを提供する高品質な都市型ホテルを整備。

【例】あべのハルカスでは、高層階に大阪マリオット都ホテルが開業。

大阪マリオット都ホテルHP掲載イメージ
（あべのハルカス内）

商業機能

地域の核となる駅前等において、人・文化・情報の交流拠点として、地域の特色を活かした商業施設を整備。

【例】イオンモール岡山では、デニム・帆布といった地元ブランド店が並び、作り手と来街者の交流拠点を形成。高松丸亀町商店街ではアーケード街に整備された広場が、イベント開催などにぎわいの拠点を形成。

イオンモール岡山内ハレマチ特区365
（2014年12月開業）

高松丸亀町商店街（A街区）に整備された広場スペース
（2011年3月全体竣工）

医療機能

高齢者・子育て世代等が安心して住めるよう、医療施設を整備。

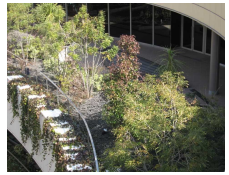
【例】高松丸亀町商店街では、検診や人間ドックにも対応可能な、多診療科目のクリニックを整備。

美術館通り北診療所
（高松丸亀町商店街　参番館内）

公共施設の整備

建築物や敷地の整備と一体で公共施設を整備し、都市機能の高度化や居住環境の向上に寄与。

【例】なんばパークスでは、屋上公園をはじめ多くのオープンスペースを整備。
ミント神戸では、バスターミナルや歩行者デッキを整備し、三宮駅前の交通結節点機能を強化。



なんばパークス屋上公園
（2007年3月全体竣工）

ミント神戸バスターミナルと歩行者デッキ（2006年11月竣工）

歴史・文化を活かしたにぎわい創出の取組

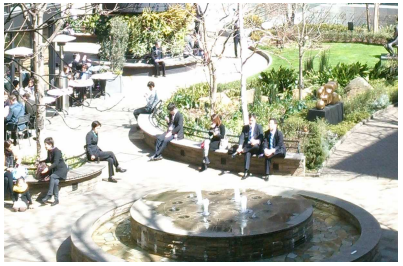
国土交通省

○都市再生緊急整備地域内における民間都市開発事業の中には、歴史的な建築物の再現を取り入れる等の工夫が見られる。
○また、民間都市開発事業と一体で整備された公共施設が「にぎわい創出の場」としての役割を担い、民間主体による文化・情報発信の取組が進められている。

【事例①】歴史的建築物の復元

丸の内パークビルディング（平成21年4月竣工）　認定民間都市再生事業

・明治時代に建てられた西洋式事務所建築を復元し、美術館として使用。
・また、建築当時（1894年）、銀行営業室として使用されていた二層吹き抜けの内装を再現し、カフェとして営業。
・多様な植栽や噴水等を一体で整備、「一号館広場」として提供。


「一号館広場」

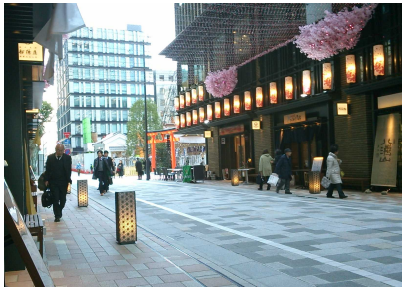
三菱一号館美術館内のカフェ

【事例②】歴史的背景や特徴を再現した開発

COREDO室町1・2・3等（平成26年10月全体竣工）　認定民間都市再生事業

・事業区域内で1000年以上の歴史を持つ福徳神社を再建。
地上部分は既存の本殿を踏襲したデザインとしつつ、地下部分は帰宅困難者用備蓄倉庫（約360㎡）、駐輪場等（約100台）を整備。
さらに神社と一体となった広場空間を整備予定。
・神社への参道部分（仲通り）は石畳を敷き詰め、江戸情緒を再現。

福徳神社


仲通り

【事例③】イベントスペースの活用によるにぎわい創出

六本木ヒルズ　（平成15年4月竣工）

・地域の文化的なイメージ向上を目指し、六本木ヒルズを含めた地域全体で大がかりなイベントを実施。
（六本木アートナイト、鑑賞者数は毎年延べ50万人以上。）
・六本木ヒルズ内に限っても、屋外イベントスペースを活用したイベント等を各種実施。（例：2014年ハロウィンイベント参加者は4000人以上）

六本木
アートナイト

六本木ヒルズハロウィン2014

都心部におけるエリアマネジメントの事例

国土交通省

○　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。

1．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）
2．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。
3．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、東京會舘、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。

1．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
2．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。
3．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）

（出典）国土交通省によるヒアリング、各種資料およびHPなどをもとに作成

大都市圏における高齢者数の増加等

国土交通省

○ **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**。札仙広福でも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%
札仙広福	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%

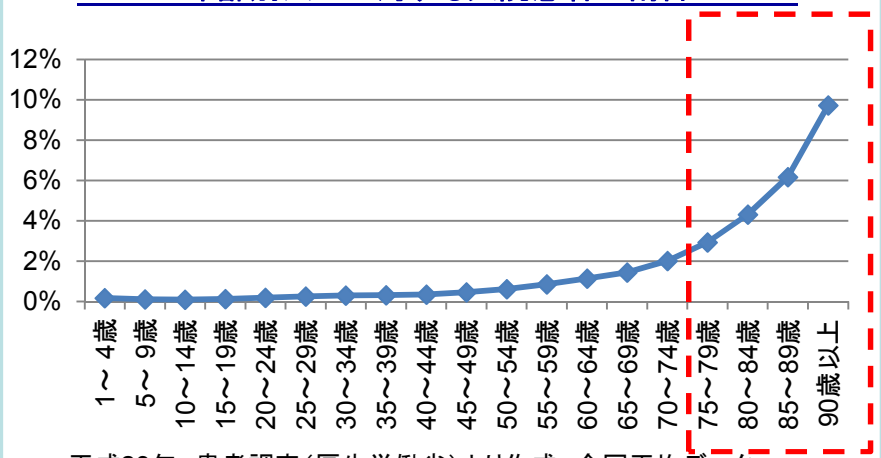
※「東京圏」は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。「名古屋圏」は愛知県、三重県、岐阜県、「大阪圏」は大阪府、京都府、兵庫県、奈良県。「札仙広福」は、札幌市、仙台市、広島市、福岡市。

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**。

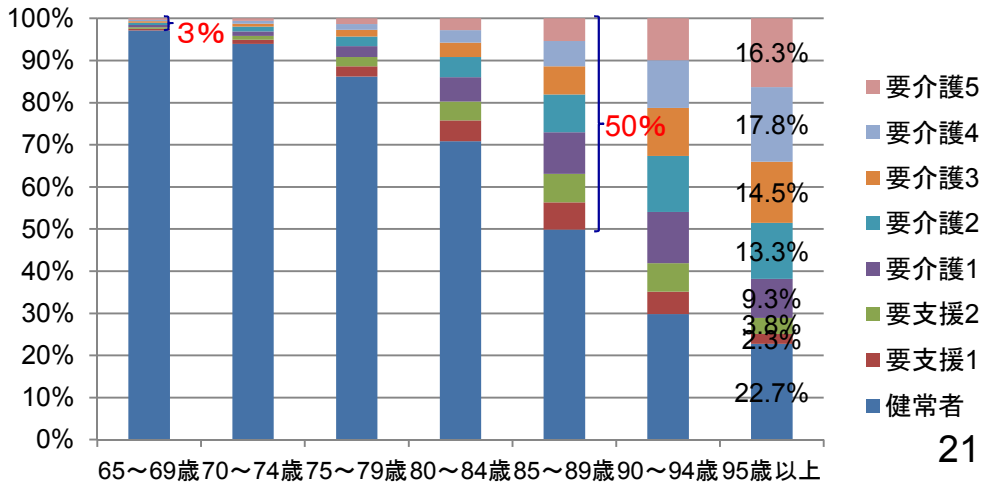
○年齢別人口に対する**要支援・要介護認定者の割合**は、65歳～69歳では3%程度であるが、**85歳を超えると50%**が要支援・要介護認定を受けている。

年齢別人口に対する入院患者の割合



平成23年　患者調査（厚生労働省）より作成　全国平均データ

年齢別人口に対する健常者、要支援・要介護認定者の割合



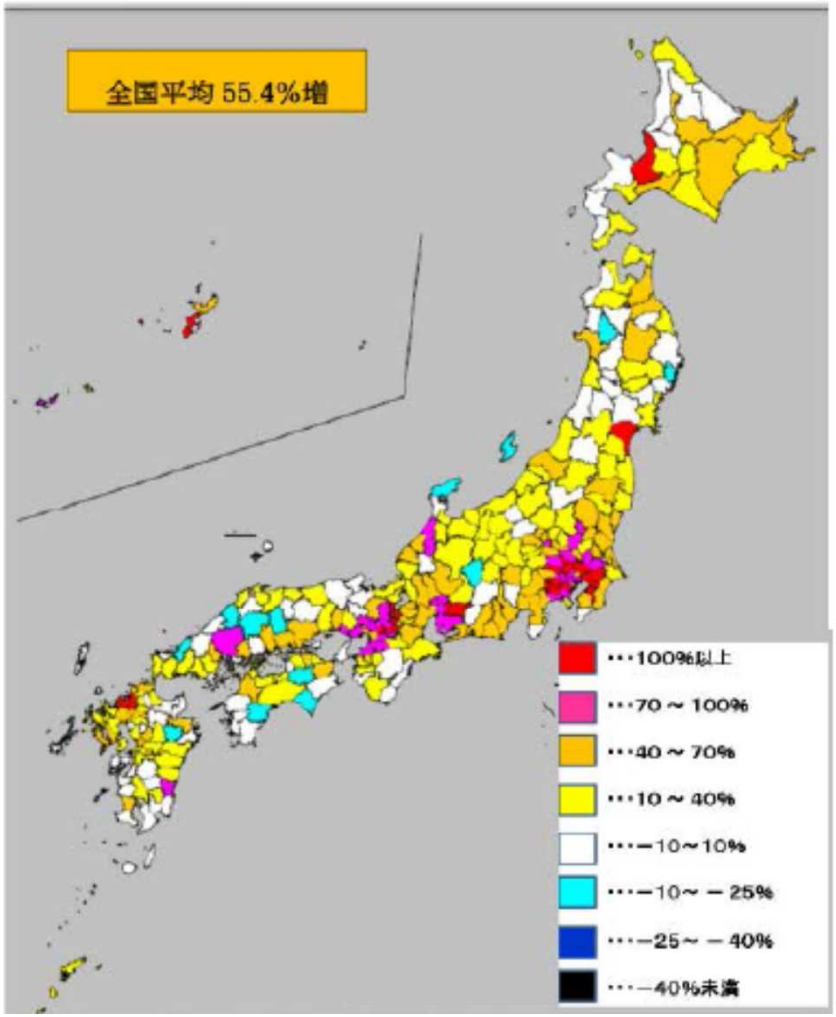
介護給付費実態調査月報（平成25年1月審査分）（厚生労働省）より作成　全国平均データ

大都市圏における高齢化状況①

国土交通省

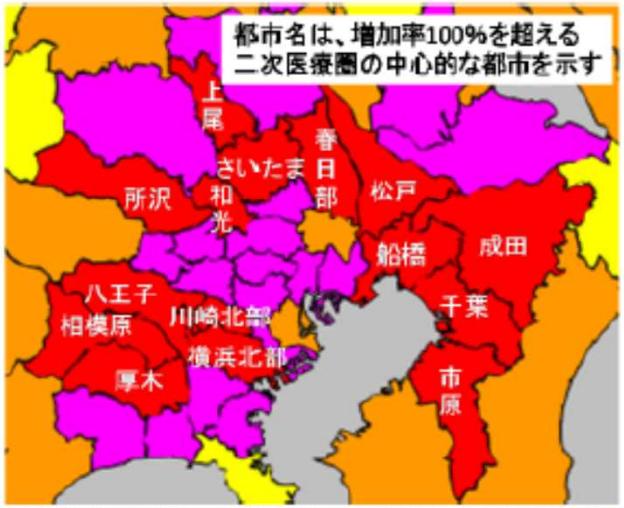
○2040年までに、特に近郊市において高齢化が一挙に進む。

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

…100%以上
…70 ~ 100%
…40 ~ 70%
…10 ~ 40%
…−10~10%
…−10~ − 25%
…−25~ − 40%
…−40%未満



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。

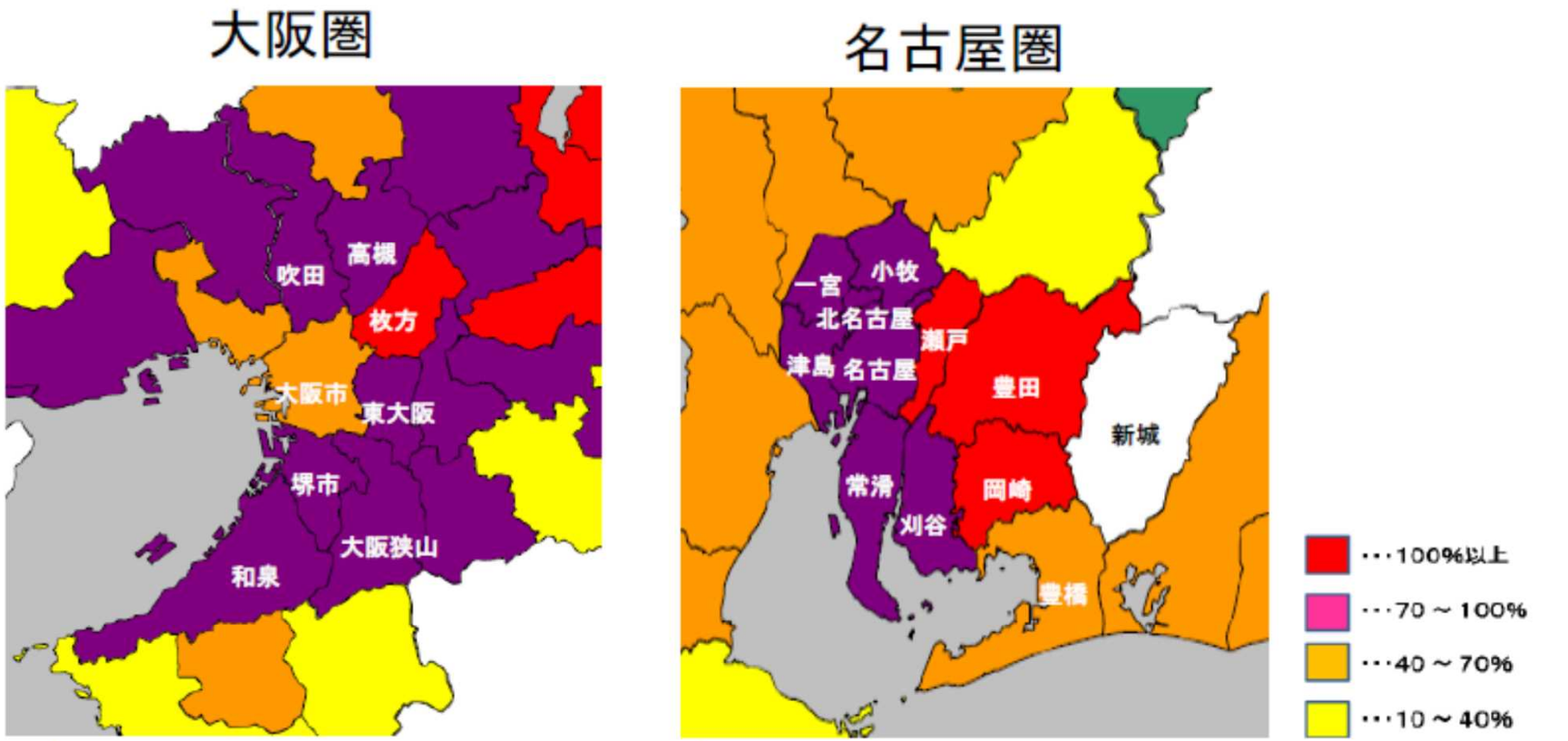
2010→40年に、東京圏における15~64歳の生産年齢人口は6割に低下する。

出典：第9回社会保障制度改革国民会議・国際医療福祉大学大学院高橋泰教授提出資料

大都市圏における高齢化状況②

国土交通省

2010→40年75歳以上増減率



※都市名は、大阪府内、愛知県内の各二次医療圏の代表的な都市を指す。

出典：第9回社会保障制度改革国民会議・国際医療福祉大学大学院高橋泰教授提出資料

高い就業意欲を持つ高齢者

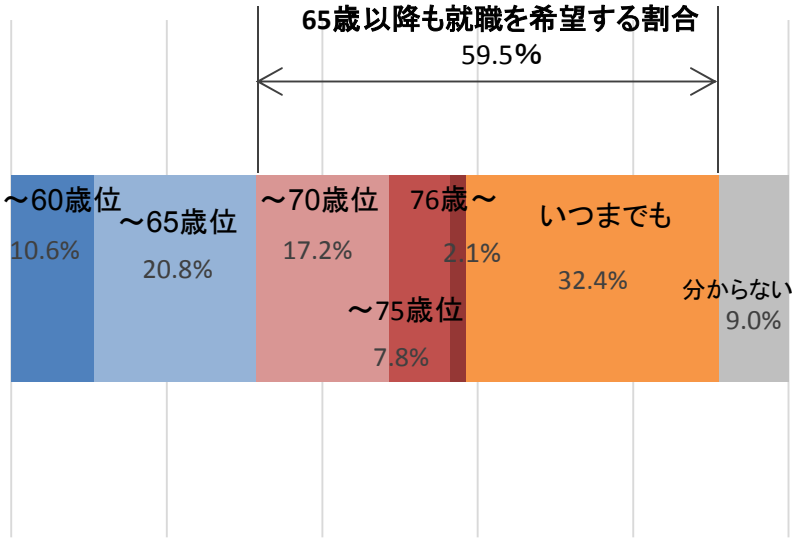
国土交通省

- また、高齢者の就業意欲は高く、就業者数は年々伸びているものの、高齢者数全体が増加していることもあり、就業率は横ばい。

↓

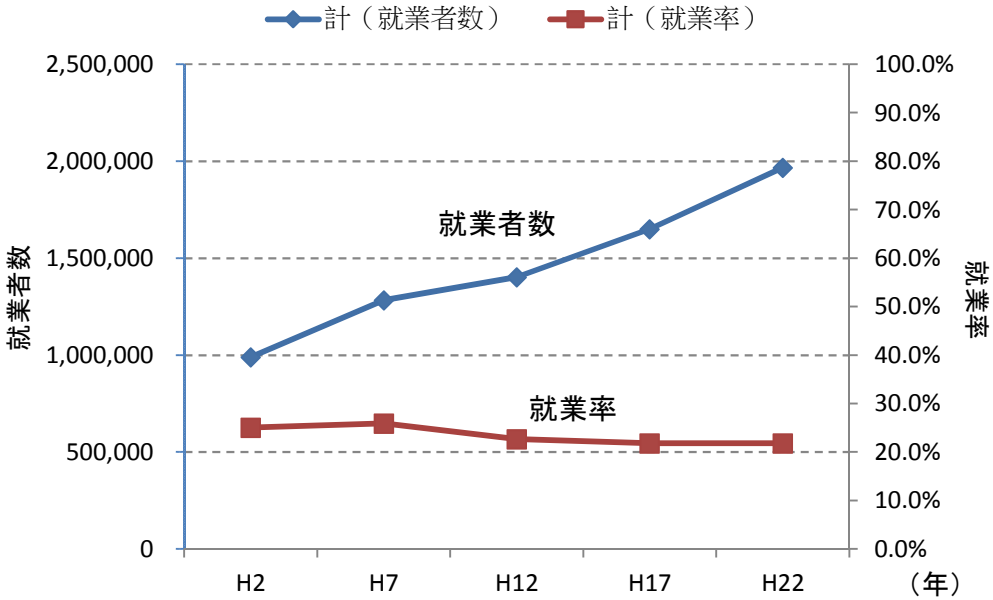
- 高齢者の一層の社会参加などにより社会を支える活力の維持が可能。
- 結果的に健康寿命が伸びれば将来不足することが予想される医療・介護サービスの課題にも貢献。

就職を希望する年齢



資料：「高齢者の健康に関する意識調査結果」（内閣府）をもとに国土交通省都市局作成。

高齢者の就業状況



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

高齢人口の増加と、体力の向上

国土交通省

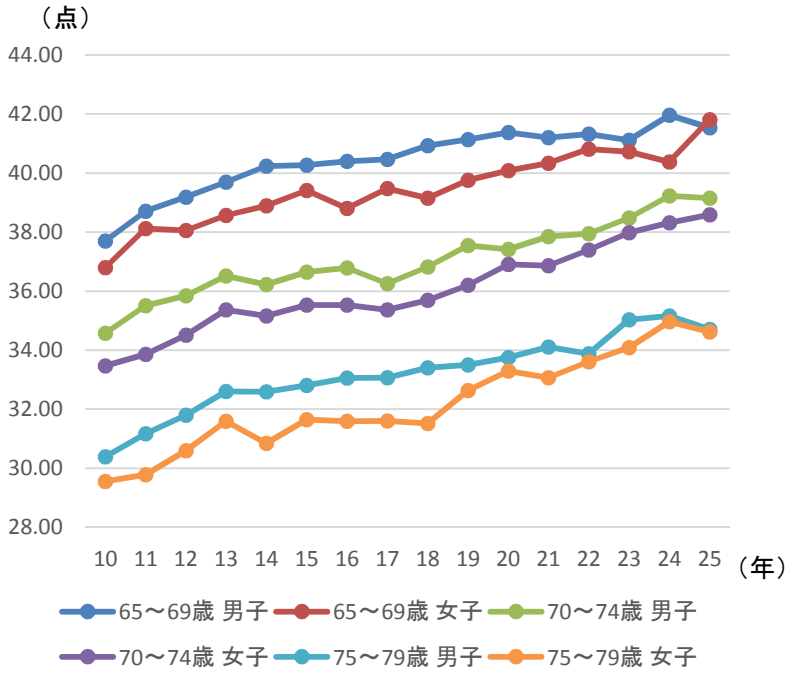
- 我が国全体の人口は減少していくが、高齢者数は今後急激に増えると推計されている。特に首都圏をはじめとする大都市圏では全国平均に比べて急激なペースで増加すると推計。
- 一方で、日本人の平均寿命は世界的に高い水準にあり、高齢者の体力・健康状態ともに向上している。

大都市圏等の高齢者増加数・増加率（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%
札仙広福	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%

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」をもとに国土交通省都市局作成。

高齢者の体力の向上



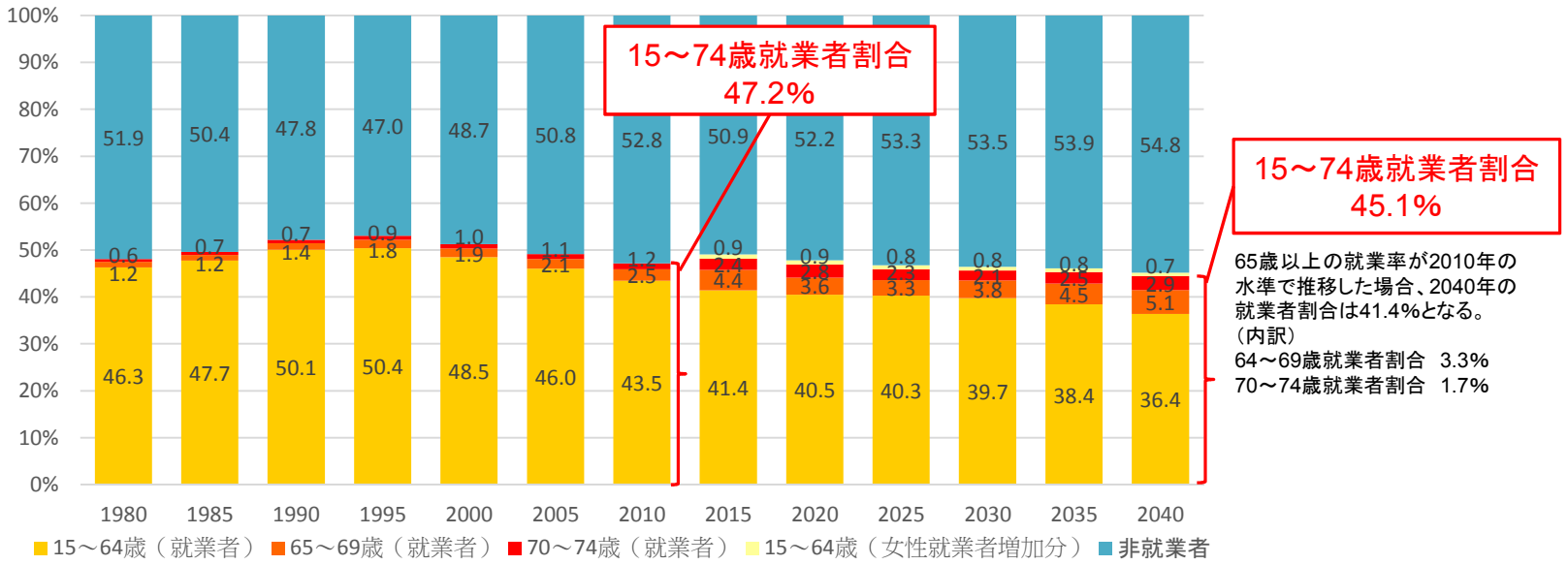
資料：「平成25年体力・運動能力調査」（文部科学省）をもとに国土交通省都市局作成。

大都市の今後の活力維持に向けた視点

国土交通省

○ 急増する高齢者を社会で支えるべき対象と見る視点から、経験・知識を持っている貴重な社会的資産、社会を支える人材と見る視点へ。
○ 就業を希望する65歳以上の高齢者が希望どおり就職でき、首都圏の女性の就業率が全国値と同等になったと仮定して試算した場合、2040年までに首都圏で減少すると予想される就業者の低下割合（5.8%低下）を押しとどめる（2.1%低下）こととなる。

首都圏の就業者割合推移（1980-2010年実績、2015-2040年推計）

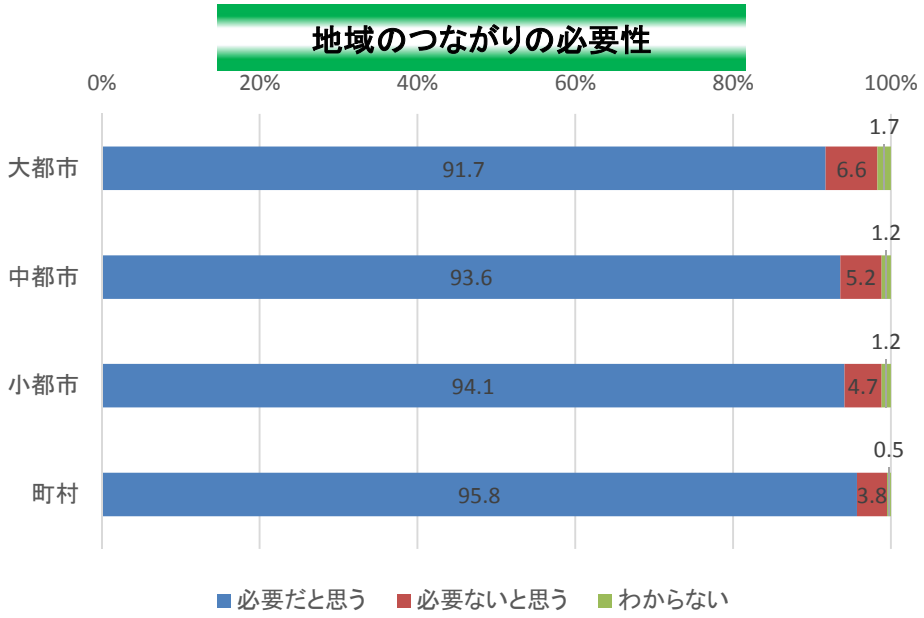


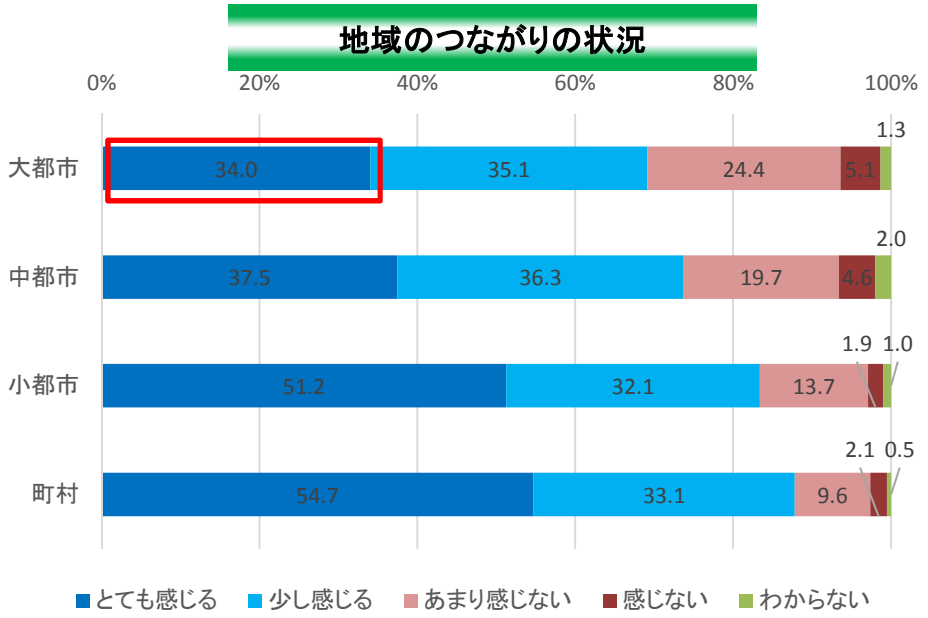
出典：1980年から2010年までの実績値は「国勢調査」（総務省）を、2015年以降の推計値は「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。推計値はいずれも出生中位・死亡中位。
（注1）2015年以降の15～64歳の就業者割合については、2010年の就業率65.5%が継続するものと仮定して、各年の推計人口の65.5%を就業者としている。なお、女性については5歳階級毎の就業率が全国値と同等になると仮定して就業者増分を算定。
（注2）2015年以降の65歳以上の就業者割合については、「高齢者の健康に関する意識調査結果」（内閣府）より65歳以上も就業を希望する割合が約60%、70歳以上も就業を希望する割合が約40%であることから、希望通り就業できたと仮定し、65～69歳の人口の60%を、70～74歳の人口の40%を就業者としてカウントしている。

地域のつながりの必要性・状況

国土交通省

○　地域のつながりを「必要だと思う」割合は、都市の規模によってそれほど大きな違いは見られない。
○　一方、地域のつながりを「とても感じる」と回答した割合は、都市の規模が大きくなるほど低くなっており、大都市ほど地域のつながりが弱い状況となっている。





※全国60歳以上の男女を対象

大都市：　東京都区部と政令指定都市
中都市：　人口10万人以上の市（大都市を除く）
小都市：　人口10万人未満の市

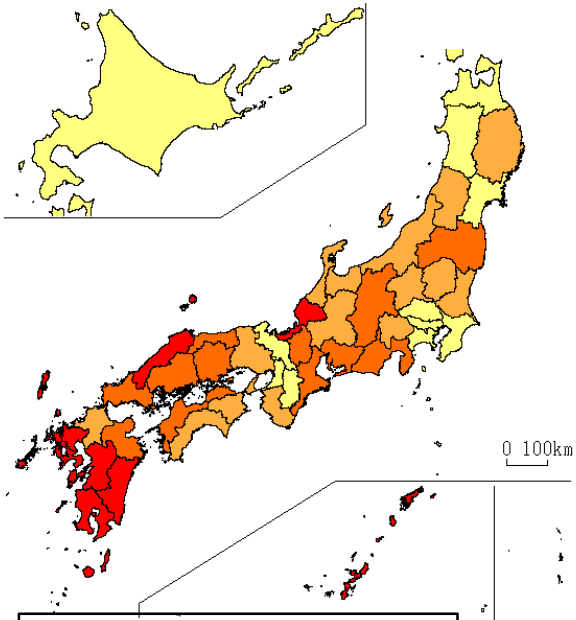
出典：平成21年度　高齢者の地域におけるライフスタイルに関する調査結果（内閣府）

都道府県別・東京圏の市町村別の出生率

国土交通省

○ 女性の出生率は大都市圏が低く、地方が高い。
○ 一方で、15～49歳の女性の53.8%は、三大都市圏に居住している。
○ 東京圏の郊外部においては、合計特殊出生率の全国平均を上回っている市町村も比較的多い。

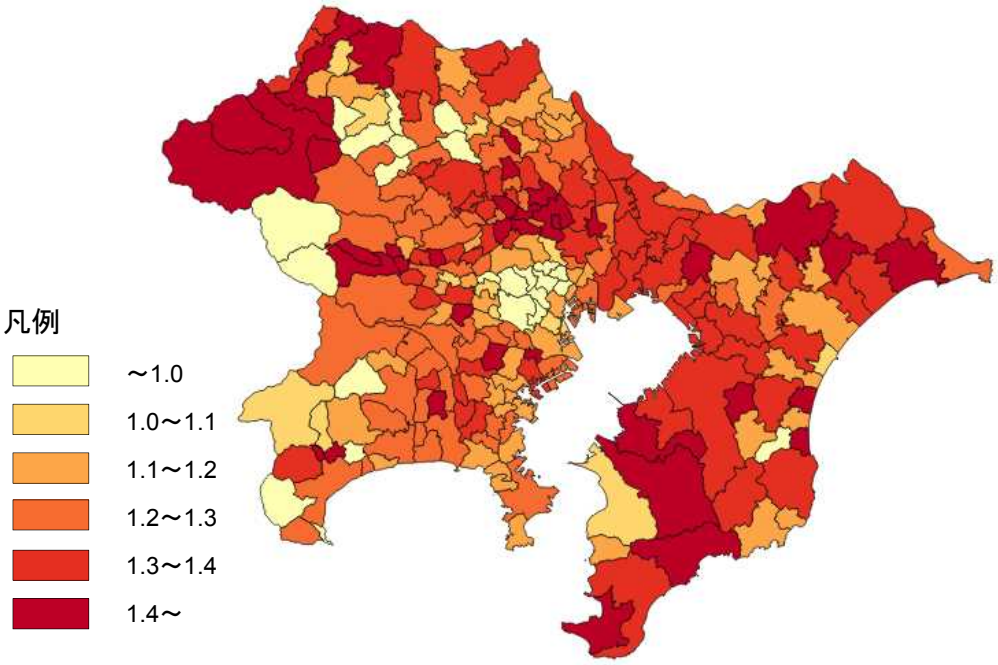
都道府県別の出生率



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

東京圏の市町村別出生率



・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)

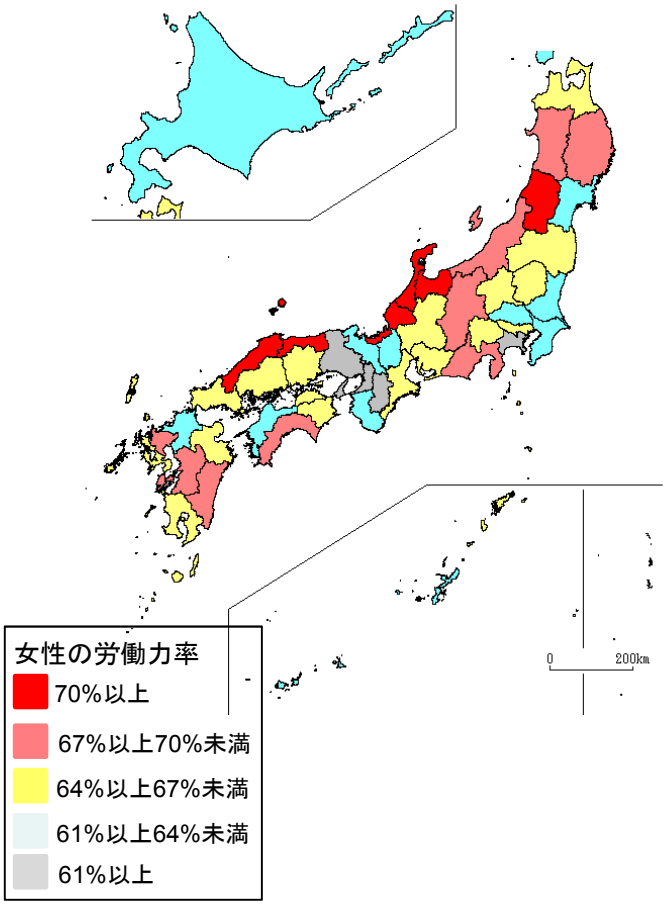
出典:埼玉県HP「埼玉県の合計特殊出生率」、
千葉県HP「合計特殊出生率」、東京都福祉保健局HP「人口動態統計:区市町村別合計特殊出生率」、神奈川県HP「平成22年神奈川県衛生統計年報統計表(第1部 人口、平均余命、人口動態調査)」より国土交通省都市局作成。

女性の労働力率の状況

国土交通省

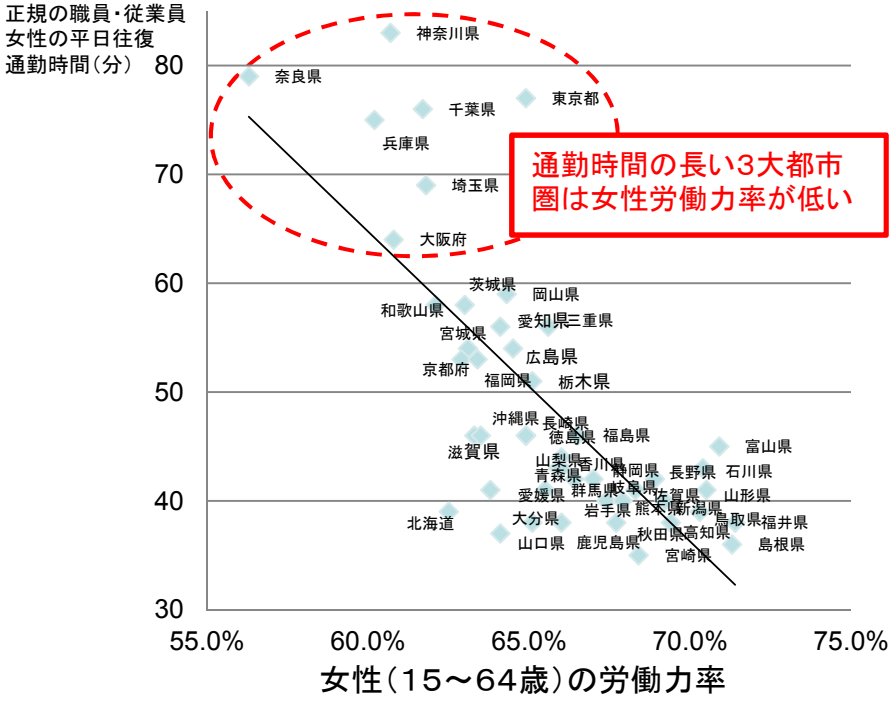
○ 15～64歳女性の労働力率は大都市圏が低く、地方が高い。
○ 通勤時間の長い大都市において、女性の労働力率が低い。

15～64歳女性の労働力率（都道府県別）



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

女性の労働力率と往復通勤時間



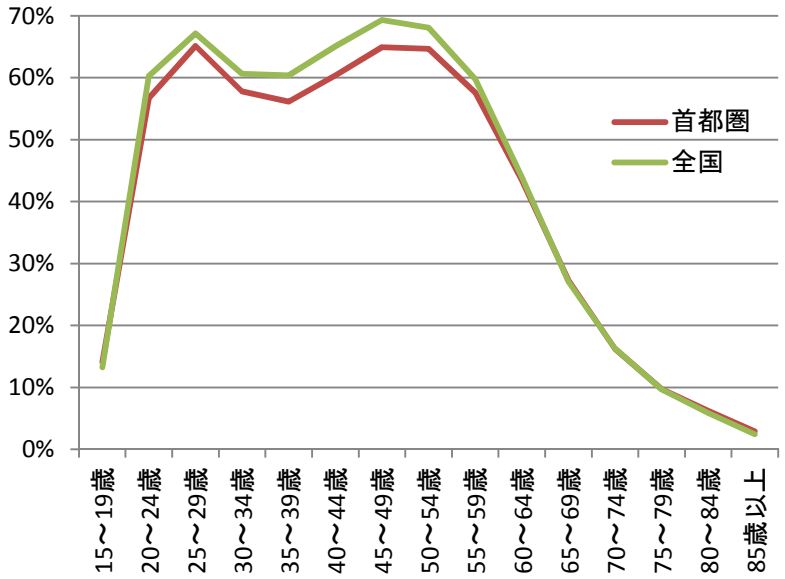
出典：総務省「平成22年国勢調査」及び「平成23年社会生活基本調査」より作成
労働力率＝人口（労働力状態「不詳」を除く）に占める労働力人口の割合
労働力人口＝就業者（収入のある人）と完全失業者（求職中の人）を合わせた人口
正規の職員・従業員女性＝会社・団体・官公庁・個人商店などに正規の職員又は正規の従業員として雇われている人。会社などの役員は除く。

大都市圏の女性の就業率の低下

国土交通省

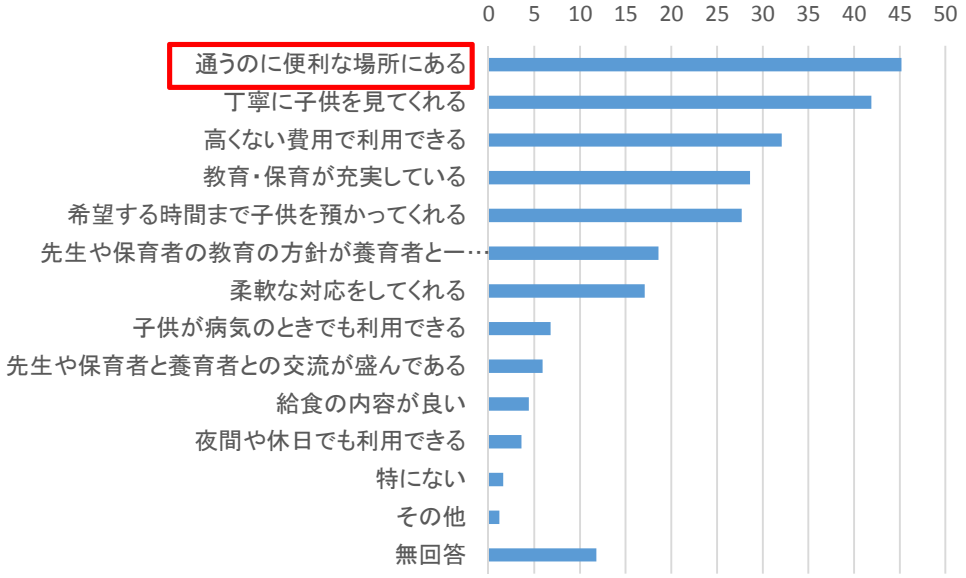
- 首都圏をはじめとする大都市圏では子育て期間中の女性の就業率の低下が大きい。
- その解消には保育所の充実など様々な取組が必要であるが、保育所等の選択の際には「通うのに便利な場所にある」ということを重視するという調査結果もあり、こうしたニーズを受けて近年では首都圏の鉄道事業者が保育所事業に参入するケースが見られる。

女性の年齢階別就業状況



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

子供の預け先を選ぶ際に重視すること〔複数回答〕

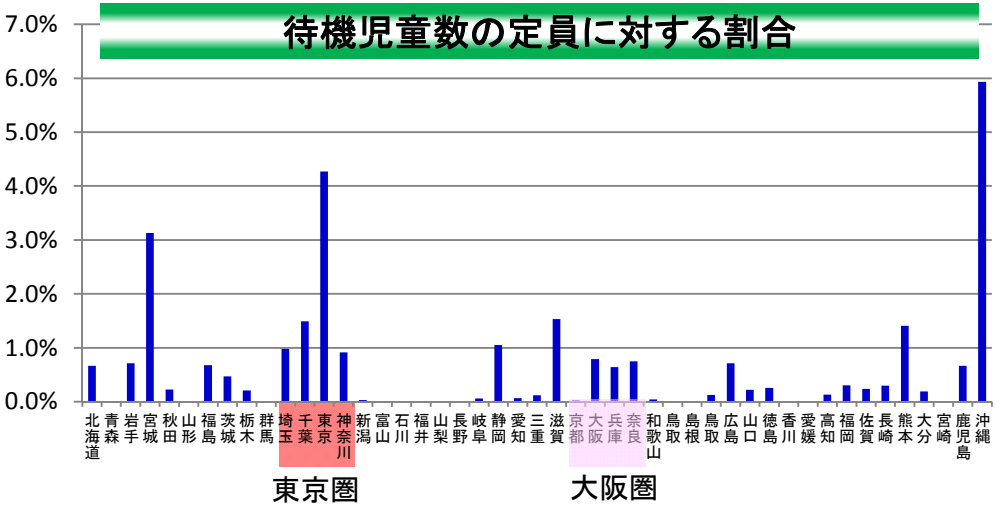


資料：「平成24年度東京都福祉保健基礎調査」（東京都）をもとに国土交通省都市局作成。

大都市圏における保育所施設数・定員等

国土交通省

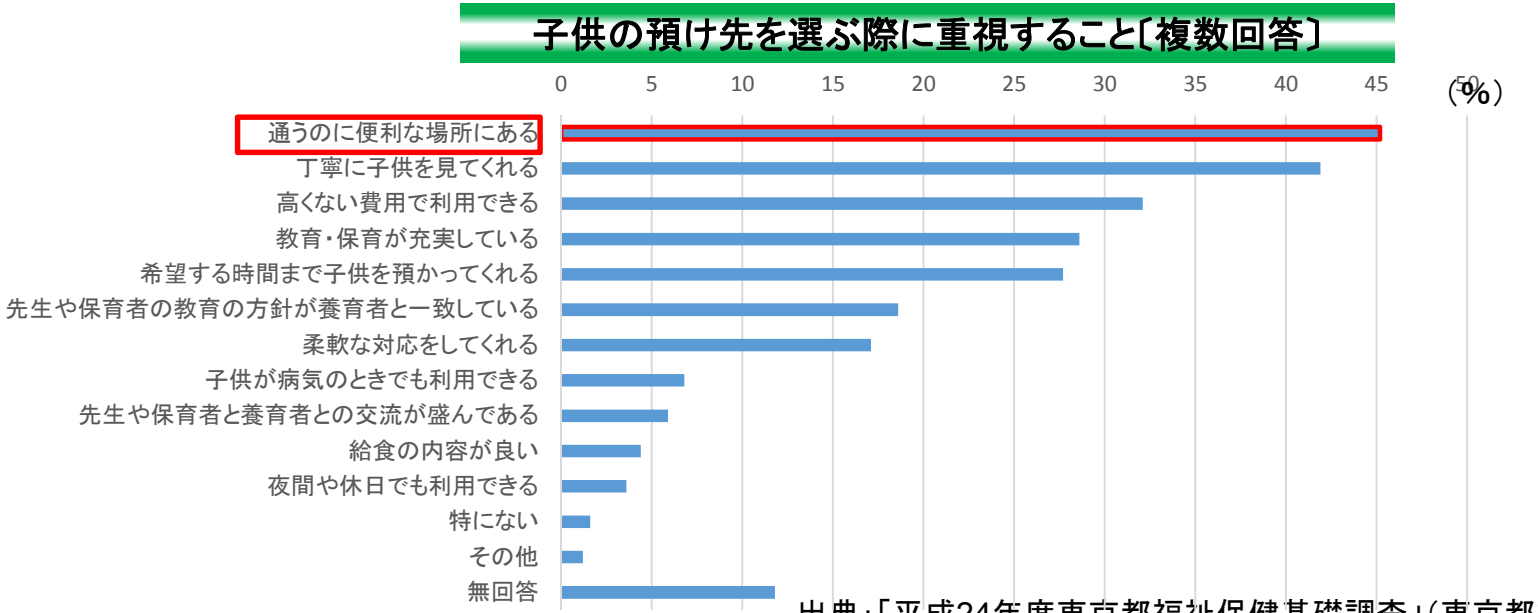
○ 待機児童数の定員に対する割合は、大都市で高い値を示すところが見られ、特に東京圏において高い値を示している。
○ 子供の預け先を選ぶ際に、立地を重視する比率が高く、サービス内容を重視する比率を上回っている。



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）



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）

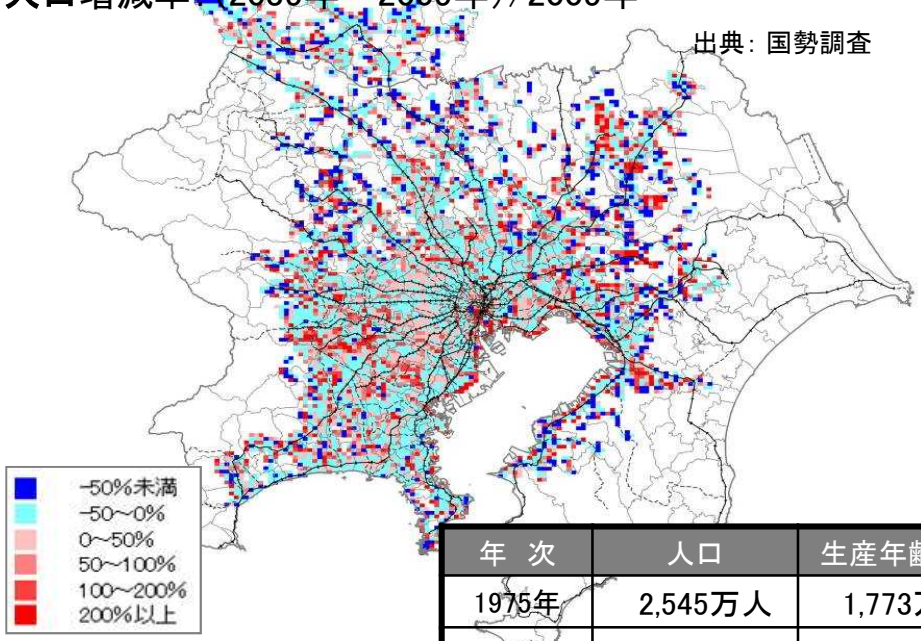
人口・生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学需要減

国土交通省

○ 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。

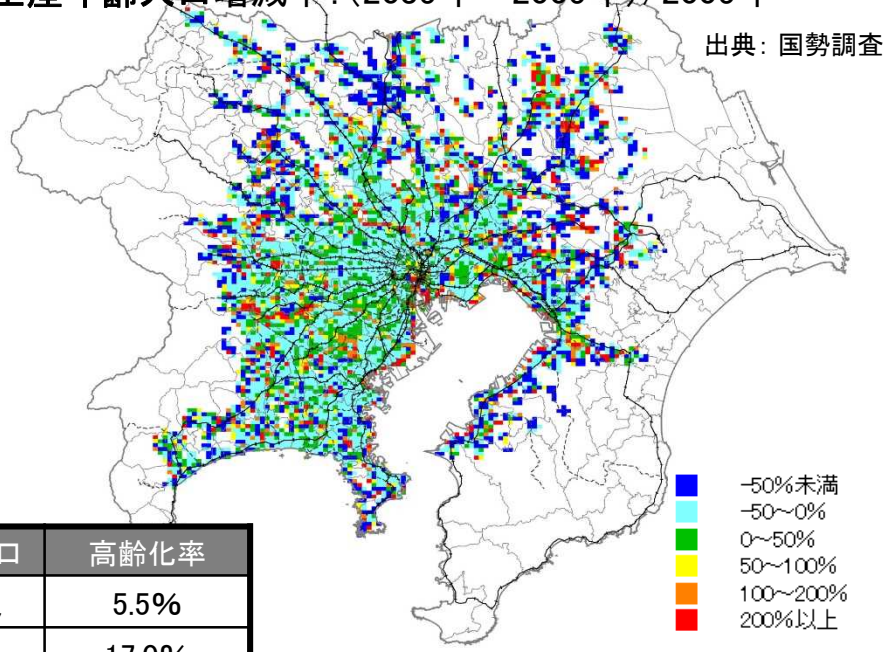
◆人口増減率：(2035年－2005年)/2005年

出典：国勢調査



◆生産年齢人口増減率：(2035年－2005年)/2005年

出典：国勢調査



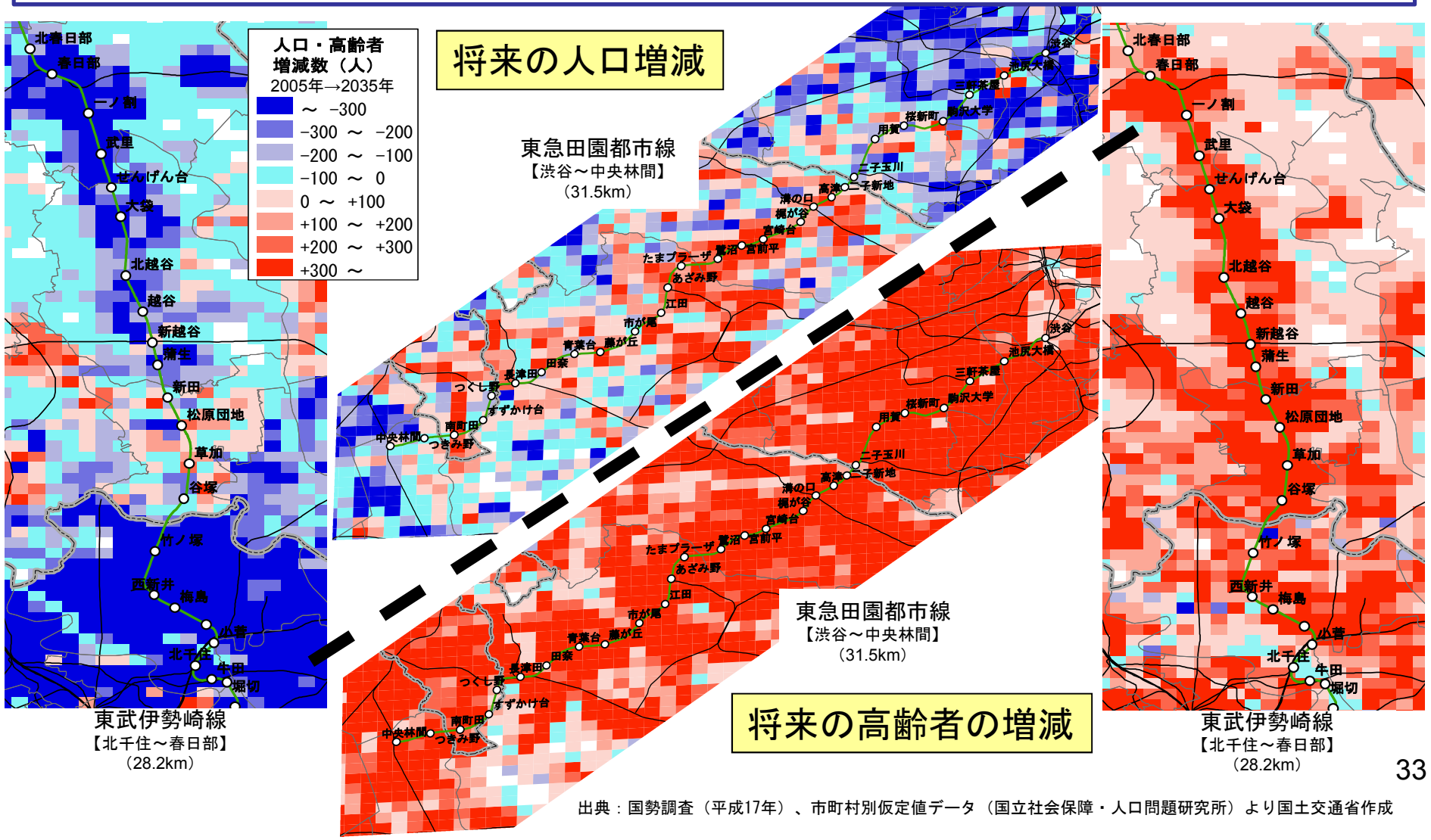
年　次	人口	生産年齢人口	高齢化率
1975年	2,545万人	1,773万人	5.5%
2005年	3,308万人	2,299万人	17.0%
2035年	3,135万人	1,883万人	27.0%

※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

鉄道沿線における高齢者の増加

国土交通省

○ 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。



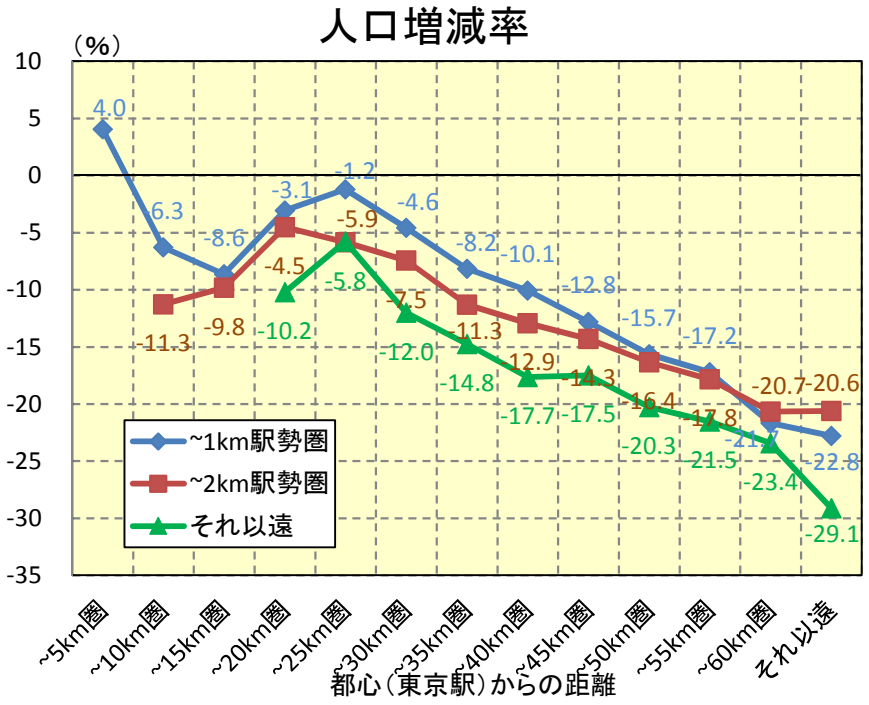
出典：国勢調査（平成17年）、市町村別仮定値データ（国立社会保障・人口問題研究所）より国土交通省作成

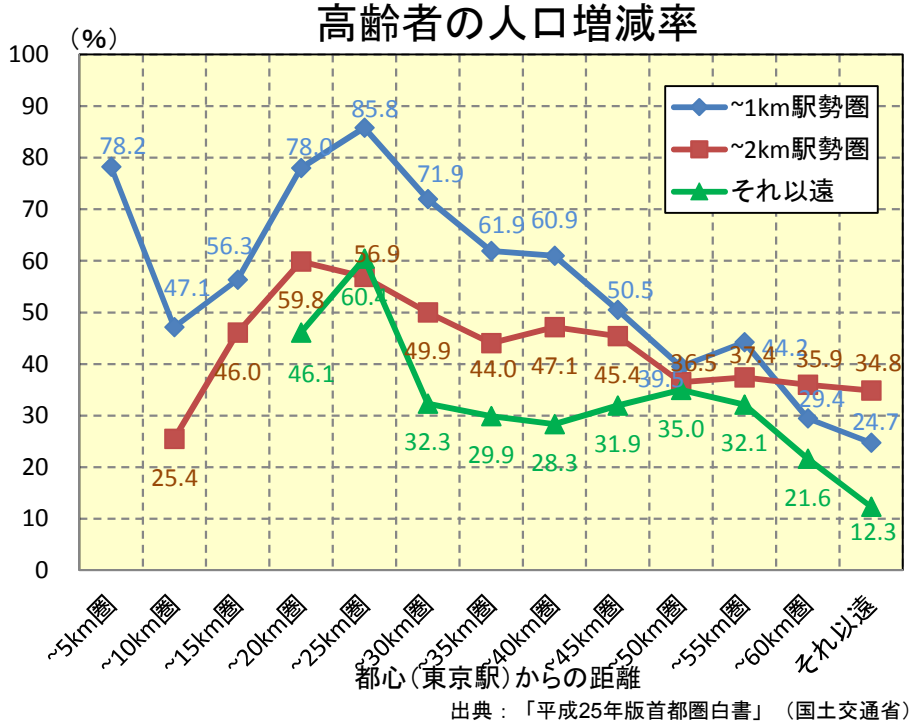
駅から一定の範囲で人口減少が緩やかである状況

国土交通省

○　平成22年から平成52年までの人口増減率は、都心から比較的近い（5km圏域）を除いて、いずれの距離帯においても減少すると見込まれている。
○　駅から近くに居住（1km駅勢圏）している程、人口の減少の割合は少なくなり、人口減少が緩やかであると言うことができる。
○　また、高齢者についてはいずれの距離帯でも増加するが、駅から近くに居住しているほど増加率が大きい。

鉄道沿線の人口増減率（平成22年～平成52年）





出典：「平成25年版首都圏白書」（国土交通省）

（参考）東京駅からのおよその直線距離の例
5km　：日暮里駅　　20km：朝霞駅、船橋駅
30km：柏の葉、千葉駅　　50km：茅ヶ崎駅

大都市圏の鉄道沿線における高齢者等が生活しやすい環境づくり

国土交通省

○ 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。

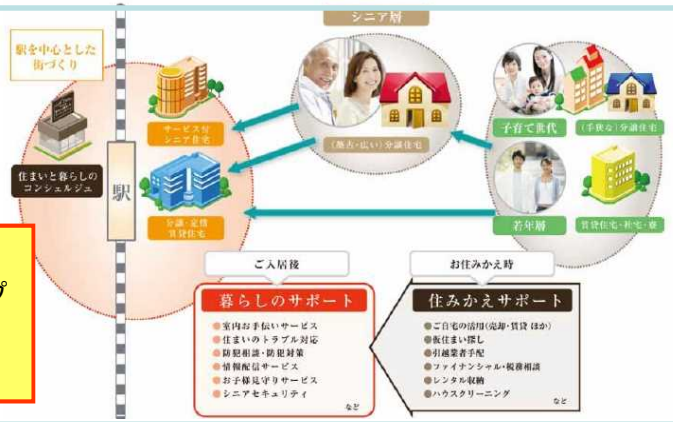
東急電鉄の次世代型「住みかえ」推進事業

○目的（要旨）

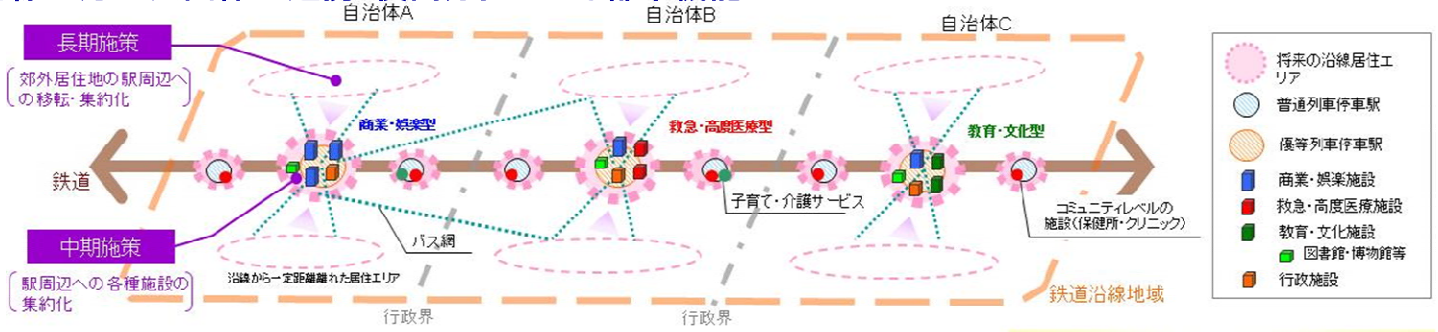
・世代毎のライフスタイルに合わせた、“住みかえ前”から“住みかえ後”までをトータルにサポート。
・シニア層に対しては利便性の高い立地への積極的な「住みかえ」を提案し、生活満足度の向上を図る取組を展開。

《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で提供。
・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



短期施策

行政区域を超えた図書館の利用制度（沿線駅での返却など）

周遊切符の発行（特定のターゲット層や目的に合わせた割引切符など）
鉄道ICカード等を活用した沿線施設での割引制度や利便性向上策の展開

ソフト施策の展開例
～鉄道を介した交流機能・鉄道需要の創出～

大都市圏郊外部を中心とした空き地、空き家の増加

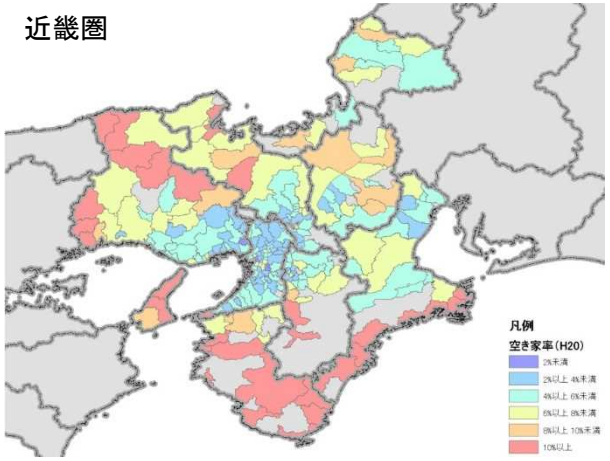
国土交通省

○　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。

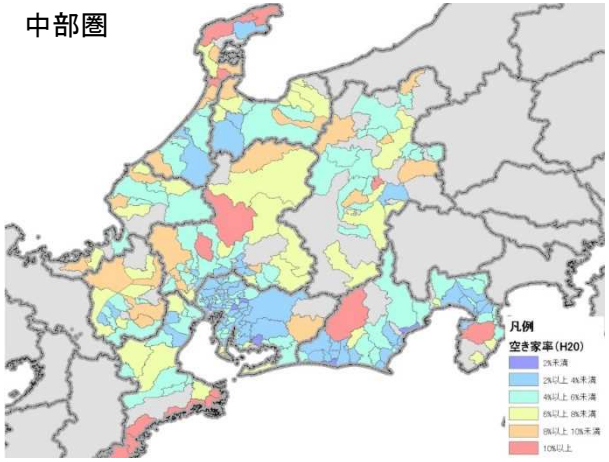
○　人口減少が先行した縁辺部において「その他住宅」（＝適正に管理されていないと考えられる家、空き家と定義）の割合が高い。

三大都市圏の空家率
（空き家：その他住宅数[注]／住宅総数）

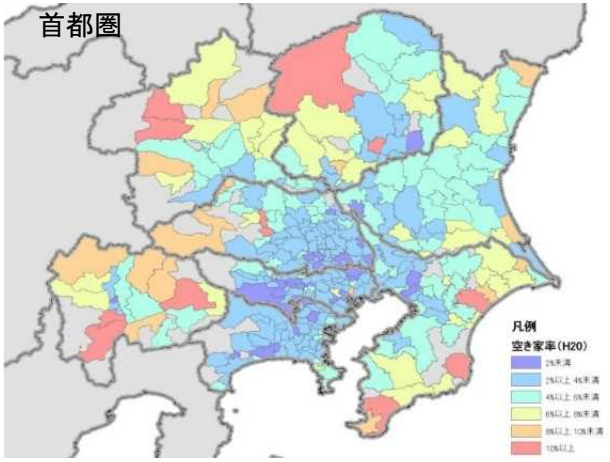
近畿圏



中部圏



首都圏



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。

首都直下地震の切迫性

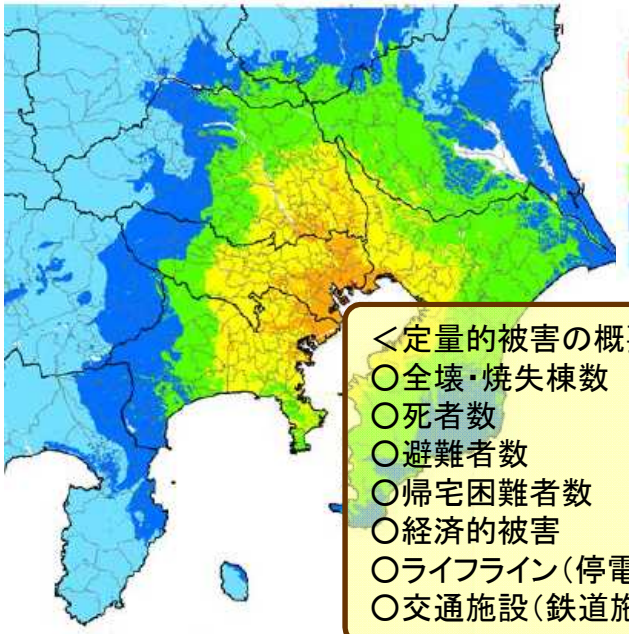
国土交通省

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）



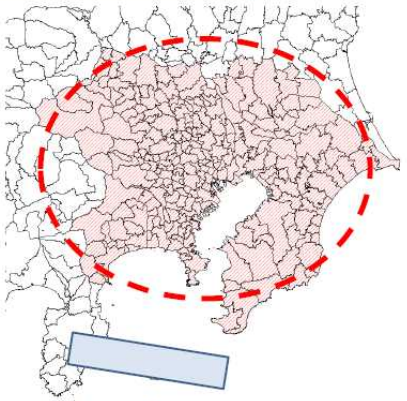
凡例
震度7
震度6強
震度6弱
震度5強
震度5弱
震度4以下

＜定量的被害の概要＞

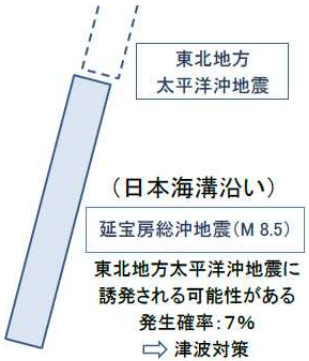
○全壊・焼失棟数	:約61万棟
○死者数	:約2．3万人
○避難者数	:約720万人
○帰宅困難者数	:約800万人
○経済的被害	:約95兆円
○ライフライン（停電）	:約1，220万軒
○交通施設（鉄道施設被害）	:約840箇所

M7クラスの首都直下地震

発生確率：約70%
⇨ 総合的対策
（耐震化、火災対策）



（相模トラフ沿い）
大正関東地震（M 8.2）
発生確率：0～2%
⇨ 中長期対策
（街づくり、津波対策）
※ただし、津波ソフト対策はすぐにも実施



東北地方
太平洋沖地震

（日本海溝沿い）
延宝房総沖地震（M 8.5）
東北地方太平洋沖地震に誘発される可能性がある
発生確率：7%
⇨ 津波対策

M8クラスの海溝型地震

（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

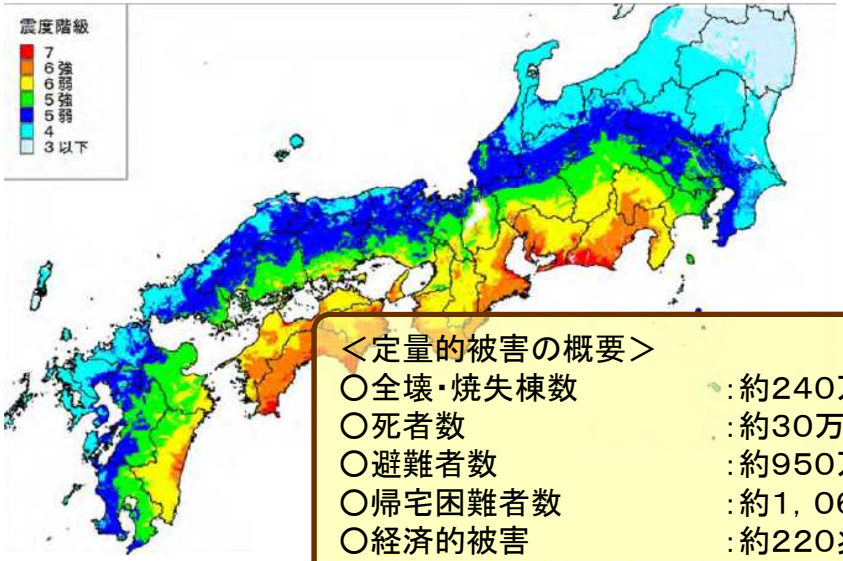
国土交通省

南海トラフ巨大地震発生の切迫性

■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

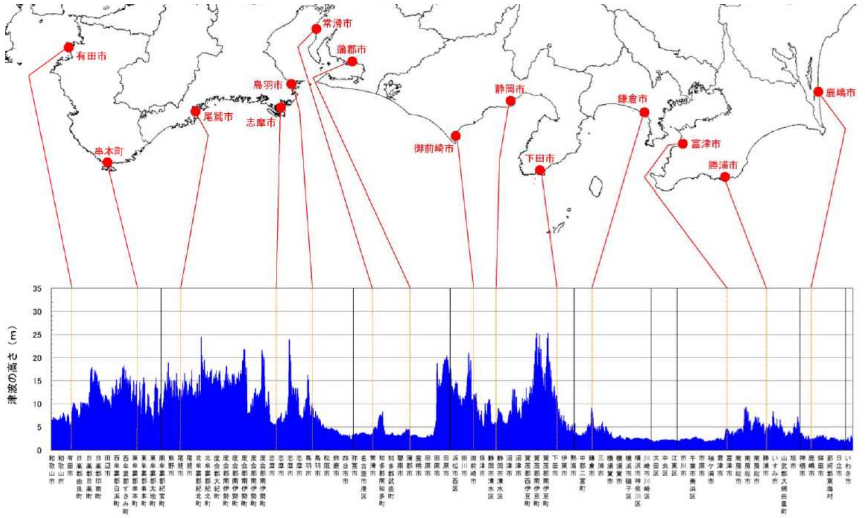
南海トラフ巨大地震発生時に想定される被害（最大クラス）



＜定量的被害の概要＞

○全壊・焼失棟数	:約240万棟
○死者数	:約30万人
○避難者数	:約950万人
○帰宅困難者数	:約1，060万人
○経済的被害	:約220兆円
○ライフライン（停電）	:約2，710万軒
○交通施設（鉄道施設被害）	:約1．9万箇所

南海トラフの巨大地震による津波高
（海岸における津波の高さの最大値分布〔満潮時〕）



（出典：内閣府ホームページ等）

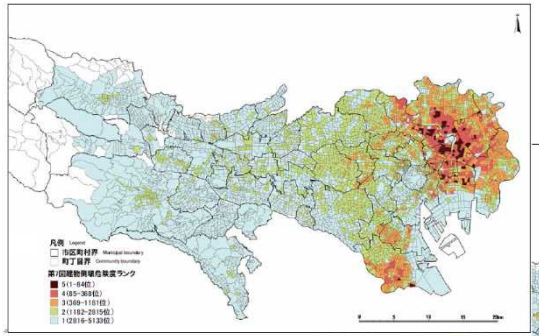
取組の現状

○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

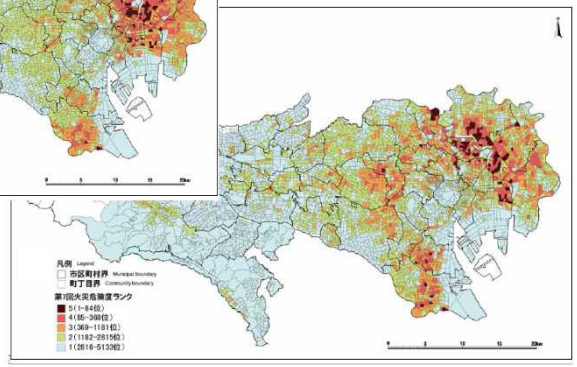
大都市部で顕在化する主な災害リスク

国土交通省

■首都直下地震



建物倒壊危険度ランク図



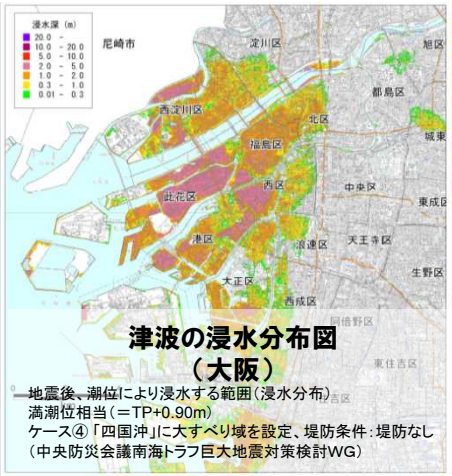
火災危険度ランク図

（出典）地震に関する地域危険度測定調査（第7回）（東京都）

主な対象

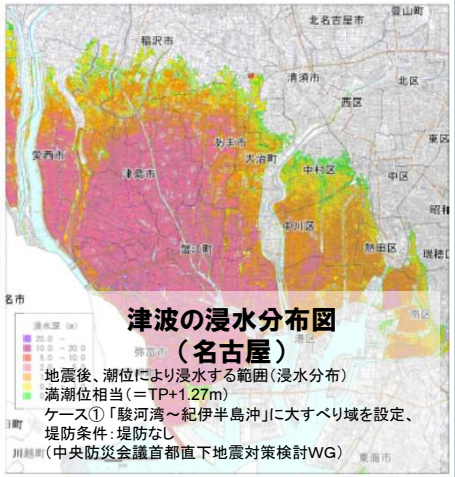
首都圏

■南海トラフ巨大地震



津波の浸水分布図
（大阪）

地震後、潮位により浸水する範囲（浸水分布）
満潮位相当（＝TP+0.90m）
ケース④「四国沖」に大すべり域を設定、堤防条件：堤防なし
（中央防災会議南海トラフ巨大地震対策検討WG）



津波の浸水分布図
（名古屋）

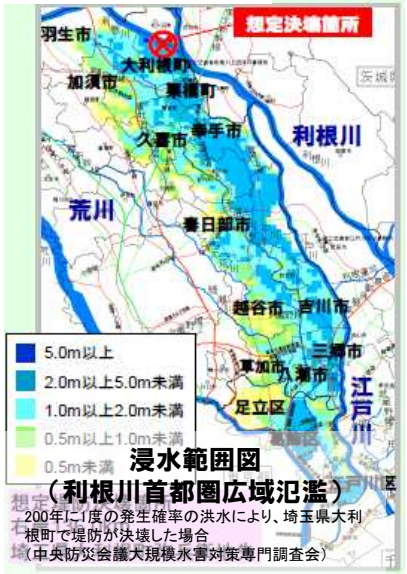
地震後、潮位により浸水する範囲（浸水分布）
満潮位相当（＝TP+1.27m）
ケース①「駿河湾～紀伊半島沖」に大すべり域を設定、
堤防条件：堤防なし
（中央防災会議首都直下地震対策検討WG）

主な対象

中部圏

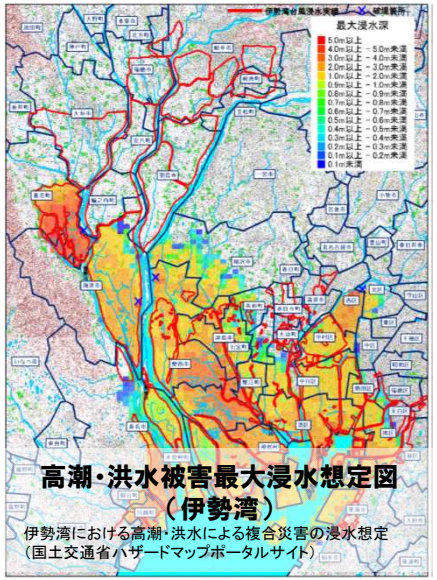
近畿圏

■洪水・高潮



浸水範囲図
（利根川首都圏広域氾濫）

200年に1度の発生確率の洪水により、埼玉県大利根町で堤防が決壊した場合
（中央防災会議大規模水害対策専門調査会）



高潮・洪水被害最大浸水想定図
（伊勢湾）

伊勢湾における高潮・洪水による複合災害の浸水想定
（国土交通省ハザードマップポータルサイト）

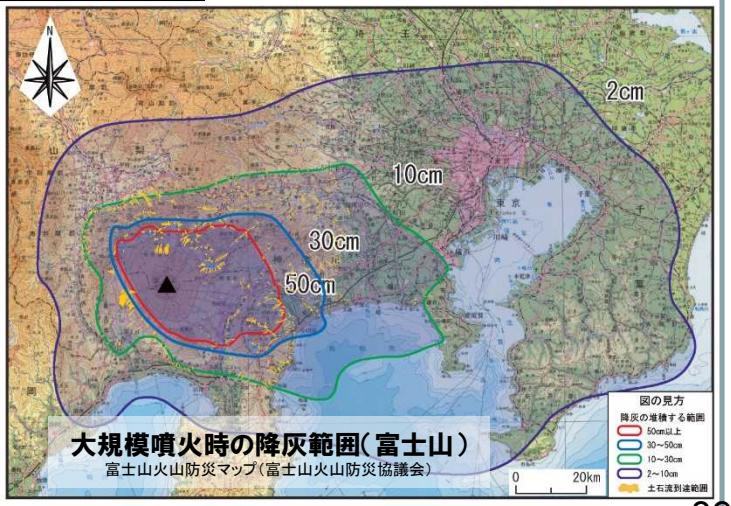
主な対象

首都圏

中部圏

近畿圏

■火山噴火



大規模噴火時の降灰範囲（富士山）

富士山火山防災マップ（富士山火山防災協議会）

主な対象

首都圏

中部圏

避難者・帰宅困難者の安全確保

国土交通省

○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。

■大規模地震時の帰宅困難者の想定

○首都直下地震の被害想定

約800万人

出典：首都直下地震の被害想定と対策について（平成25年12月　中央防災会議首都直下地震対策検討WG）

○南海トラフ巨大地震の被害想定

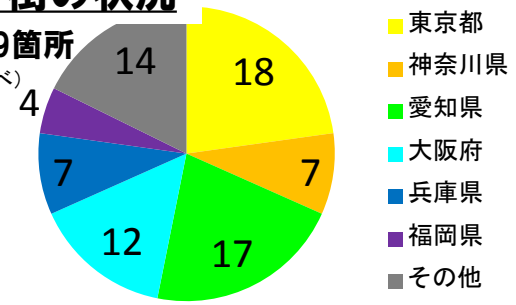
約1，060万人

出典：南海トラフ巨大地震の被害想定について（平成24年8月　中央防災会議南海トラフ巨大地震対策検討WG）

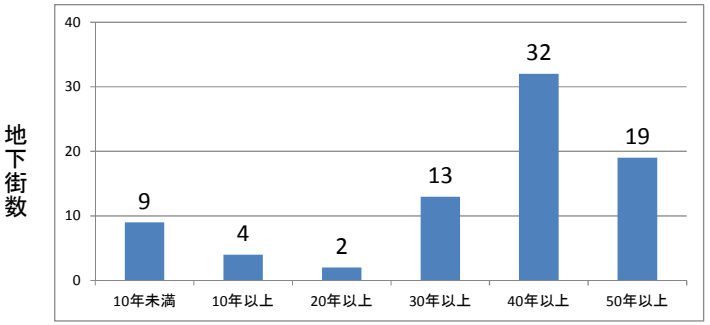
■全国における地下街の状況

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。

首都直下地震緊急対策推進基本計画（H26.3閣議決定）、南海トラフ地震防災対策推進基本計画（H26.3中央防災会議決定）

主要駅周辺等の帰宅困難者対策

国土交通省

都市安全確保促進事業による支援

東日本大震災において、首都圏で約515万人に及ぶ帰宅困難者が発生し大きな混乱が生じたこと等を踏まえ、都市機能が集積した地域における大規模な震災の発生が社会経済に与える影響に鑑み、都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺の滞在者等の安全と都市機能の継続を図るため、官民連携による一体的・計画的なソフト・ハード両面の対策への支援を実施。　【平成24年度創設】

計画作成及び計画に基づくソフト・ハード両面の取組に対して国が支援

都市再生緊急整備地域内＋主要駅周辺

※平成27年度に下線部分の制度拡充を実施。

都市再生緊急整備協議会・帰宅困難者対策協議会

【構成員】
- 国、都道府県、市町村
- 大規模ビル等所有者
- 鉄道事業者　等

＜都市再生安全確保計画・エリア防災計画の作成＞
- 退避経路、退避施設、備蓄倉庫等の整備及び管理
- 災害時に実施する事務（退避誘導、情報収集・提供、備蓄物資提供等）の内容
- 平常時に実施する訓練の内容　等

○協議会開催
○計画作成
- 専門家の派遣
- 勉強会、意識啓発活動
- 官民・民民協定の締結に係るコーディネート　等

補助率：1／2
- 補助対象地域のうち【特に緊急性が高い地域（１日あたりの乗降客数が３０万人以上の主要駅周辺の地域）】については、計画に定量的な目標値及び目標期限を記載するものに限り、補助率を２／３に嵩上げ（平成３０年度末まで）等。

計画に基づく
ソフト・ハード両面の対策

補助率：1／2　＜ソフト対策＞

○避難訓練、情報伝達ルール、備蓄ルールの確立　等

＜ハード対策＞　補助率：1／3

○備蓄倉庫、情報伝達施設、非常用発電設備の整備　等

■都市再生安全確保計画等の策定状況

（平成27年3月末時点、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・中之島・御堂筋周辺地域（大阪駅周辺地区）（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）
- 辻堂駅周辺地域（平成27年3月18日）
- 東京都心・臨海地域（大丸有地区）（平成27年3月26日）
- 大阪ビジネスパーク駅周辺・天満橋駅周辺地域（平成27年3月27日）

作成中
- 東京都心・臨海地域（浜松町地区）
- 渋谷駅周辺地域
- 本厚木駅周辺地域
- 福岡都心地域
- 大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域（中之島地区）

＜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）
- 綾瀬駅周辺地域（平成27年3月4日）
- 池袋駅周辺地域（平成27年3月27日）

作成中
- 大井町駅周辺地域
- 中野駅周辺地域

※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

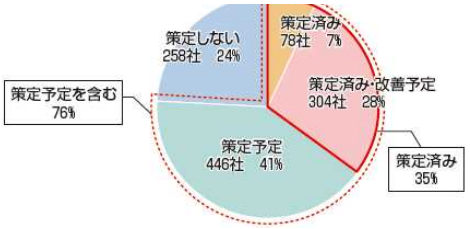
災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化

国土交通省

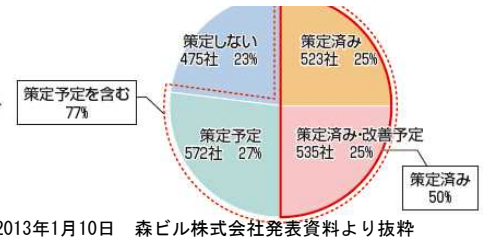
・ 日本の国際競争力を支える都心部の業務拠点地区について、エネルギーの自立化・多重化など脆弱性の解消が課題。

○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】

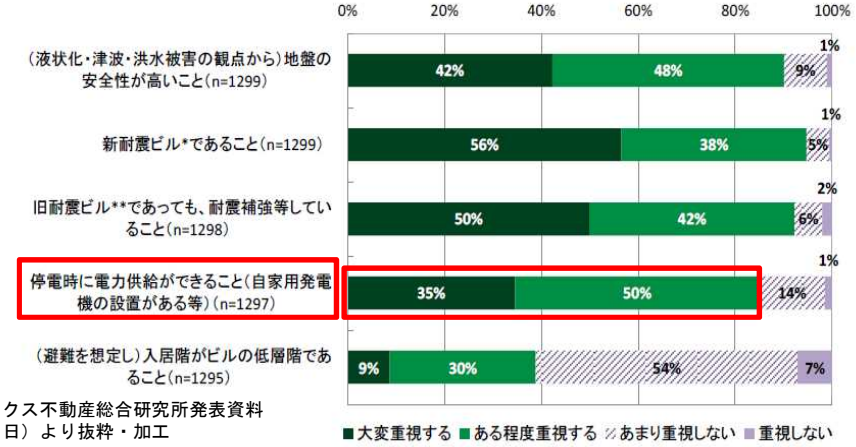


【2012年11月のBCP策定状況】



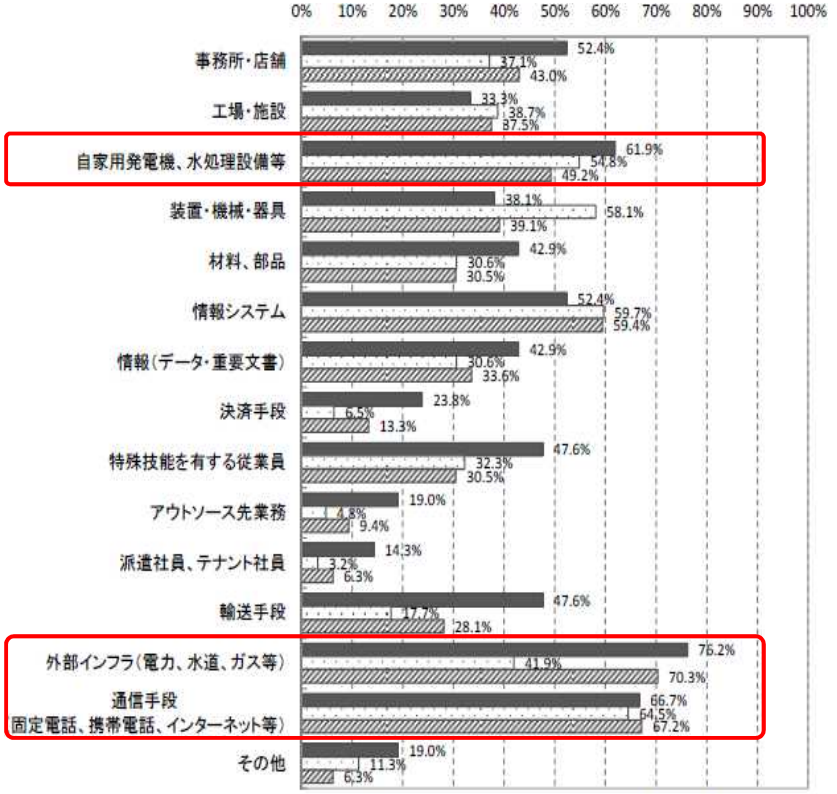
2013年1月10日　森ビル株式会社発表資料より抜粋

○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。

国土強靱化基本計画（H26.6閣議決定）

災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化

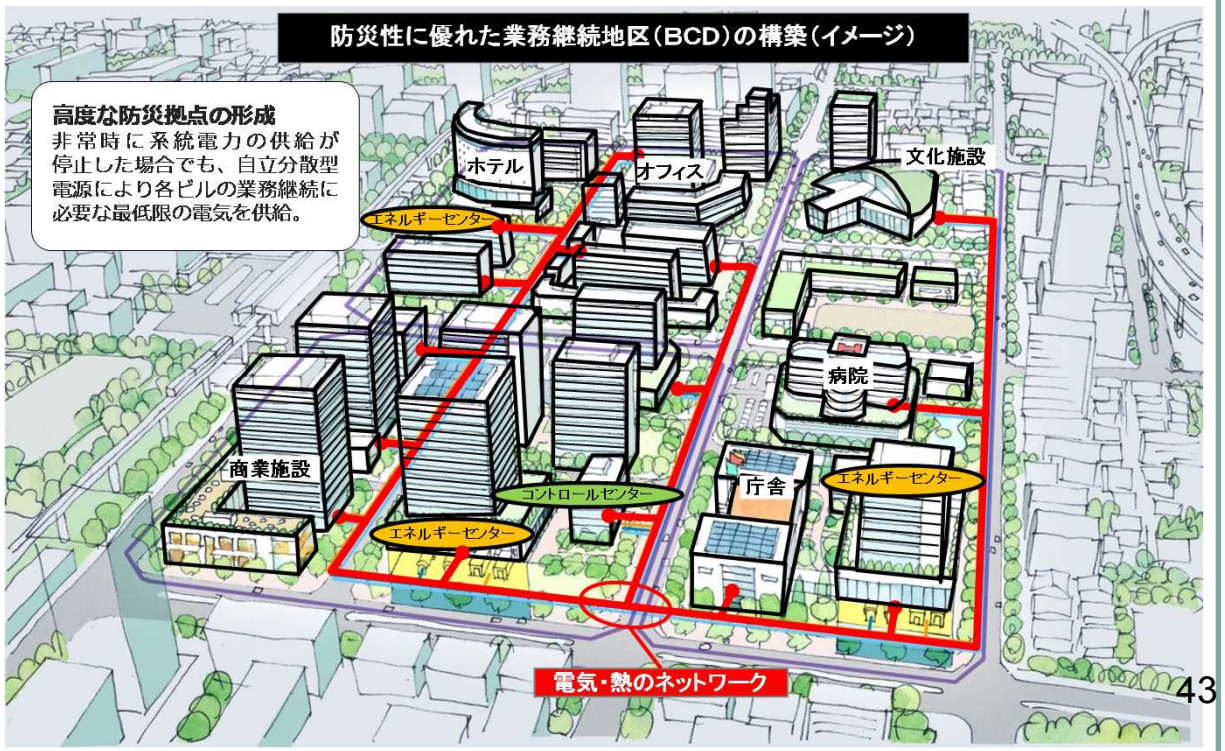
国土交通省

都市機能が集積する拠点地区の災害時の業務継続に必要なエネルギーを確保するには、都市開発の機会を捉え、エネルギーの自立化・多重化に資するエネルギーの面的ネットワークの形成が有効。
そのため、面的ネットワークのインフラ整備へのインセンティブの付与等により、ネットワーク形成を推進する。

災害時業務継続地区整備緊急促進事業の創設（平成２７年度）

都市機能が集積しエネルギーを高密度で消費する拠点地区であって、災害対応の拠点となる地区において、エネルギーの自立化・多重化に資するエネルギー面的ネットワークにより、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区（BCD：Business Continuity District）の構築を支援することにより、我が国都市の国際競争力の強化等を図る。

業務継続地区を構築するための計画策定、コーディネート、施設整備（エネルギー供給施設、ネットワーク、マネジメントシステム及び関連施設の整備等）を支援。



密集市街地の改善整備

国土交通省

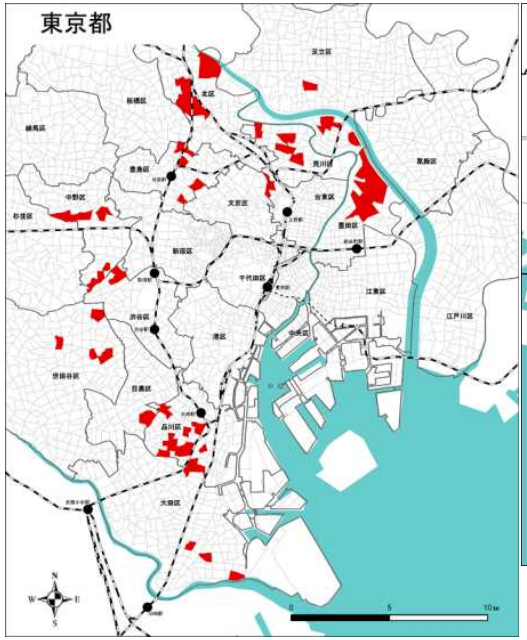
地震時等に著しく危険な密集市街地が依然として存在しており、首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模な地震災害等に備え、密集市街地の改善整備を促進する必要がある。

○「地震時等に著しく危険な密集市街地」は、全国で197地区・5,745ha存在

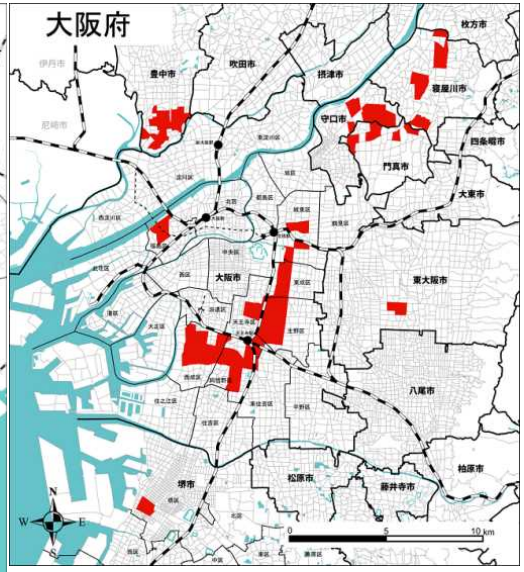
- **延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難である、著しく危険な密集市街地を、全国の市区町村による調査をもとに把握（平成24年3月時点）。**

※　最低限の安全性確保のための当面の目標として、地震時等において同時多発火災が発生したとしても際限なく延焼せず、避難が困難とならないこととし、「延焼危険性」「避難困難性」の指標を併せ考慮するとともに、個々の地域の特性を踏まえて各地方公共団体が「地震時等に著しく危険な密集市街地」としての位置づけの要否を判断したもの。

【東京都】 1,683ha

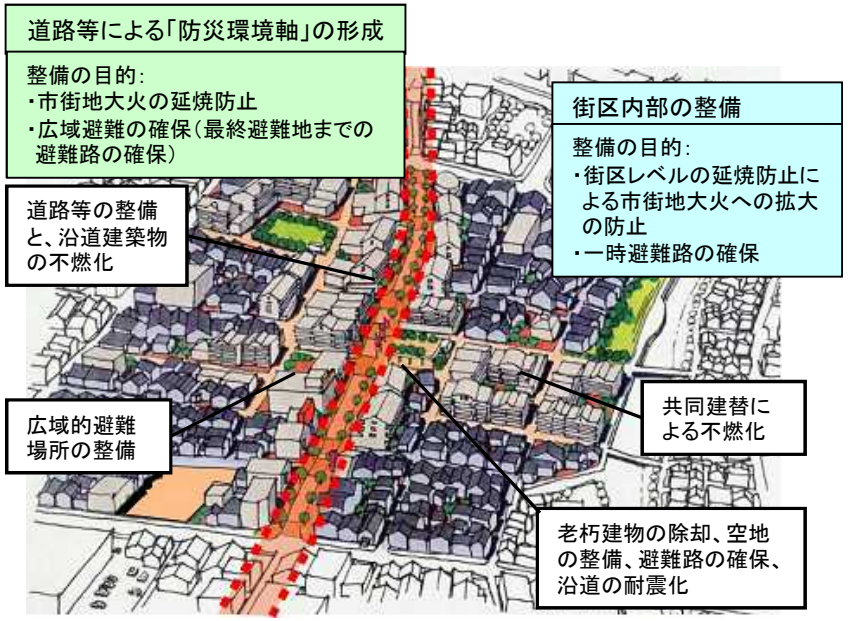


【大阪府】 2,248ha



地震時等に著しく危険な密集市街地

密集市街地の整備イメージ



地下街の防災・老朽化対策

国土交通省

地下街については、大規模地震発生時に、利用者等が混乱状態となることが懸念され、天井等の老朽化も進んでいること等から、ハード・ソフトからなる地下街の防災・老朽化対策を推進する。

- 「地下街安心避難対策ガイドライン」を基に、地下街管理者に対して、地下街の安全点検や、「地下街防災推進計画」の策定を支援するとともに、計画に基づく避難通路や地下街設備の改修等を支援。

地下街の費用負担は1／3

「地下街の安心避難対策ガイドライン」
（地震時における地下街の防災対策を検討するための技術的な助言）

地下街管理者による防災対策に必要な取組（ハード・ソフト）を支援

＜計画策定＞
- 安全点検調査
- 施設改修計画の作成
- 関係者の合意形成　等

計画に基づく対策

＜防災対策の取組＞

避難路の拡幅

天井板等の補強

備蓄倉庫の整備

災害時の情報提供を行うデジタルサイネージ

非常用発電設備の機能補強

平成26年度に創設

平成27年度に制度拡充
ターミナル駅等地下街が連担している地域における、複数の地下街や関連する地下通路管理者、地方公共団体等で構成される協議会を補助事業者に追加

周辺のビルや鉄道駅等との連携した取組の推進

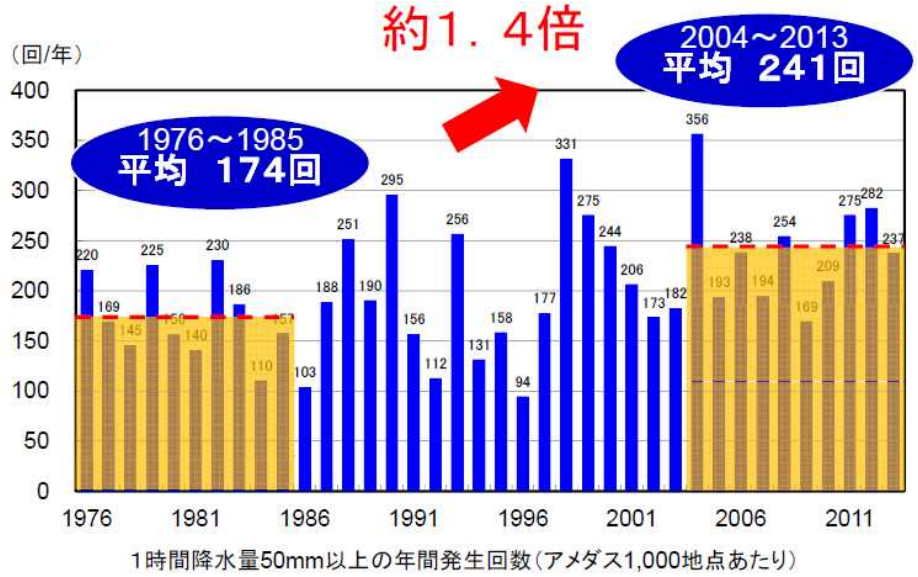
激甚化する自然災害への対応

国土交通省

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



1時間降水量50mm以上の年間発生回数（アメダス1,000地点あたり）

■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

〇平成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）
〇平成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

国土交通省

- 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	発生年月日	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・北区等	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
	愛知県名古屋市	平成26年8月6日	104.5 mm/h（150mm）	床上16戸　床下54戸
地下街等被害	京都市	平成25年8月	110mm/h（313mm）	京都駅周辺の地下街で浸水被害が発生
	名古屋市	平成25年9月	108mm/h（141.5mm）	名古屋市栄駅周辺の地下街で浸水被害が発生

平成25年8月　大阪府大阪市

大阪市梅田駅周辺では、アーケード街等が浸水。

平成25年8月　大阪市梅田駅浸水状況

平成25年9月　愛知県名古屋市

100mm/hを超える大雨により、市内の幹線道路等が浸水。地下街にも雨水が流入。

平成25年9月　名古屋市中心部浸水状況

新たなステージに対応した防災、減災のあり方

国土交通省

近年、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化していること等に対応した、新たな防災・減災の取組が必要

概　要

○ 時間雨量が50mmを上回る豪雨が全国的に増加しているなど、近年、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化
○ 平成26年8月の広島ではバックビルディング現象による線状降水帯の豪雨が発生
○ 2013年11月にはフィリピンにスーパー台風が襲来
○ 大規模な火山噴火等の発生のおそれ

既に明らかに雨の降り方が変化していること等を「新たなステージ」と捉えて

災害に対する脆弱性

○「国土」が 脆弱
- ・大都市の多くの範囲がゼロメートル地帯等
- ・地質が地殻変動と風化の進行等により脆い
- ・世界の地震(M6以上)の2割、活火山の1割が日本付近

○ 文明の進展に伴い、
- ➢「都市」が脆弱に
  - ・水害リスクの高い地域に都市機能が集中化
  - ・地下空間の高度利用化（地下街、地下鉄等）
- ➢「人」が脆弱に
  - ・施設整備が一定程度進み、安全性を過信
  - ・想定していない現象に対し自ら判断して対応できない

最悪の事態の想定

○ 地震：最大級の強さを持つ地震動を想定
- ・阪神・淡路大震災を踏まえ、最大クラスの地震動に対し、機能の回復が速やかに行い得る性能を求める等の土木構造物の耐震設計を導入

○ 津波：最大クラスの津波を想定
- ・東日本大震災を踏まえ、最大クラスの津波に対し、なんとしても命を守るという考え方に基づき、まちづくりや警戒避難体制の確立などを組み合わせた多重防御の考え方を導入

○ 洪水等：<u>未想定</u>

○ 最大クラスの大雨等に対して施設で守りきるのは、財政的にも、社会環境・自然環境の面からも現実的ではない
○「比較的発生頻度の高い降雨等」に対しては、施設によって防御することを基本とするが、それを超える降雨等に対しては、ある程度の被害が発生しても、「少なくとも命を守り、社会経済に対して壊滅的な被害が発生しない」ことを目標とし、危機感を共有して社会全体で対応することが必要である。

○ 最悪の事態も想定して、個人、企業、地方公共団体、国等が、主体的に、かつ、連携して対応することが必要であり、これらについての今後の検討の方向性についてとりまとめ

命を守る

○「行動指南型」の避難勧告に加え、<u>「状況情報」の提供による主体的避難の促進、広域避難体制の整備</u>等を目指す。

① 最大クラスの洪水・高潮等に関する浸水想定・ハザードマップを作成し、様々な機会における提供を通じた災害リスクの認知度の向上

② 防災情報の時系列での提供、情報提供する区域の細分化による状況情報の提供

③ 個々の市町村による避難勧告等の現在の枠組み・体制では対応困難な大規模水害等に対し、国、地方公共団体、公益事業者等が連携した、広域避難、救助等に関するタイムライン（時系列の行動計画）の策定

等

社会経済の壊滅的な被害を回避する

○最悪の事態を想定・共有し、<u>国、地方公共団体、公益事業者、企業等が主体的かつ、連携して対応する体制の整備</u>を目指す。

① 最大クラスの洪水・高潮等が最悪の条件下で発生した場合の社会全体の被害を想定し、共有

② 応急活動、復旧・復興のための防災関係機関、公益事業者の業務継続計画作成を支援

③ 被害軽減・早期の業務再開のため、水害も対象とした企業のBCPの作成を支援

④ 国、地方公共団体、公益事業者等が連携して対応する体制の整備と関係者一体型タイムラインの策定

⑤ TEC-FORCEによる市町村の支援体制の強化

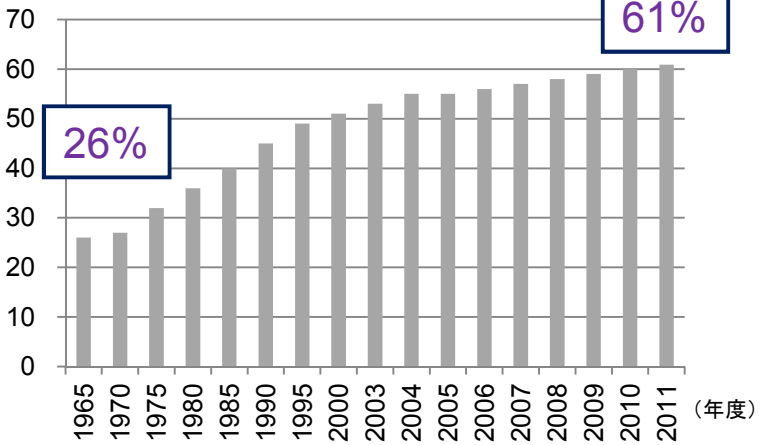
等

都市施設の整備の状況

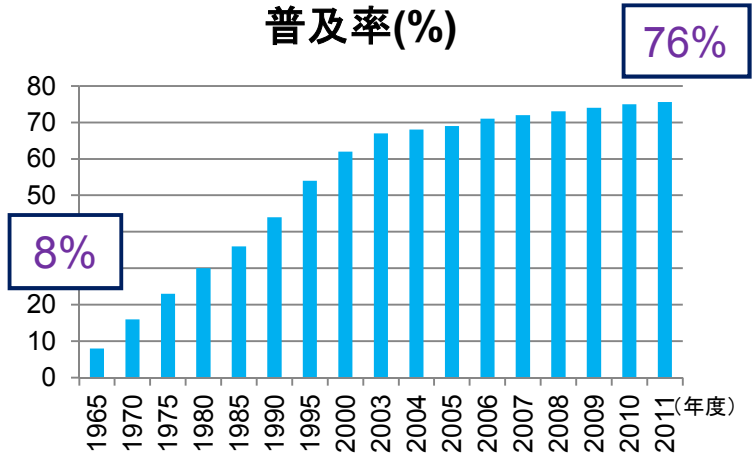
国土交通省

都市計画道路、都市公園、下水道等の都市の根幹をなす公共施設は、地方公共団体によりこれまで相当程度の整備が進められてきている。

都市計画道路整備率(%)



下水道処理人口普及率(%)



一人当たり都市公園等面積(㎡/人)

※各グラフの出典:国土交通白書

インフラ老朽化対策

国土交通省

○ 高度成長期以降に整備したインフラが一斉に老朽化し、維持管理・更新に係る対策費用の山が到来。
（例　高速道路各社の今後の更新計画だけでも約４兆円が必要）
○ 既に老朽化に伴う損傷や通行規制等が全国で発生。今後、老朽化対策を怠ると、道路ネットワークの寸断等が多発し、国民生活に深刻な影響。加えて、多くのインフラを管理する地方自治体の予算・人材・技術が不足。
○ このため、予防保全による長寿命化や、技術革新、地方公共団体への支援等により、戦略的な維持管理・更新等を進め、トータルコストの縮減・平準化を推進。
○ これらの取組を全国に根付かせるため、各省に先駆けて「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定。

対策費用の山が到来

将来の維持管理・更新費の推計結果

H25年度	10年後	20年後
約3.6兆円	約4.3～5.1兆円	約4.6～5.5兆円

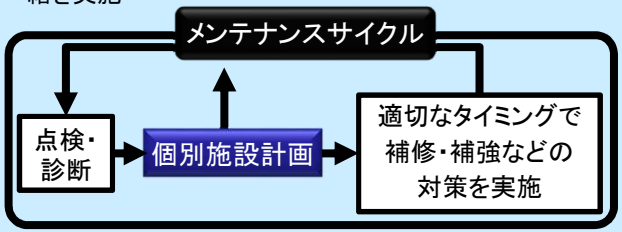
※：国交省所管の10分野の国、地方公共団体等が管理する建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。

高速道路各社の更新計画（財源確保のための法改正を予定）

首都高速	阪神高速	NEXCO	本四高速
約6,300億円	約3,700奥円	約30,200億円	約250億円

予防保全による長寿命化

・定期的な点検と診断を行い、その情報をデータベース化
・その情報を元に、損傷が軽微な早期段階で予防的な修繕を実施



技術革新

・技術革新により点検・診断を効率的に行うなど、トータルコストを縮減・平準化

【点検・診断技術の開発・導入】

車両に搭載した高解像度カメラやレーザースキャナにより、堤防の変状、沈下等の恐れのある箇所を絞り込み

老朽化に伴う損傷や使用規制等

首都高1号羽田線の損傷状況

橋梁（橋長2m以上）の通行規制等の状況
977橋（H20年）
↓
2,104橋（H25年）

通行規制を実施している事例

地方公共団体への支援

○財政的支援
・防災・安全交付金等

○技術的支援
・地方公共団体に対する助言体制の強化
・点検・診断・補修に係る技術的な指針等の策定
・技術系職員への研修等
・人材育成・研究機関等の技術的助言　等

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）
＜H26.5.21決定＞

○メンテナンスエンジニアリングの構築に向けた道筋を提示した「メンテナンスの指針」
○メンテナンスサイクルを全国に根付かせ、メンテナンス元年の危機感と行動を未来へ継承

主な内容

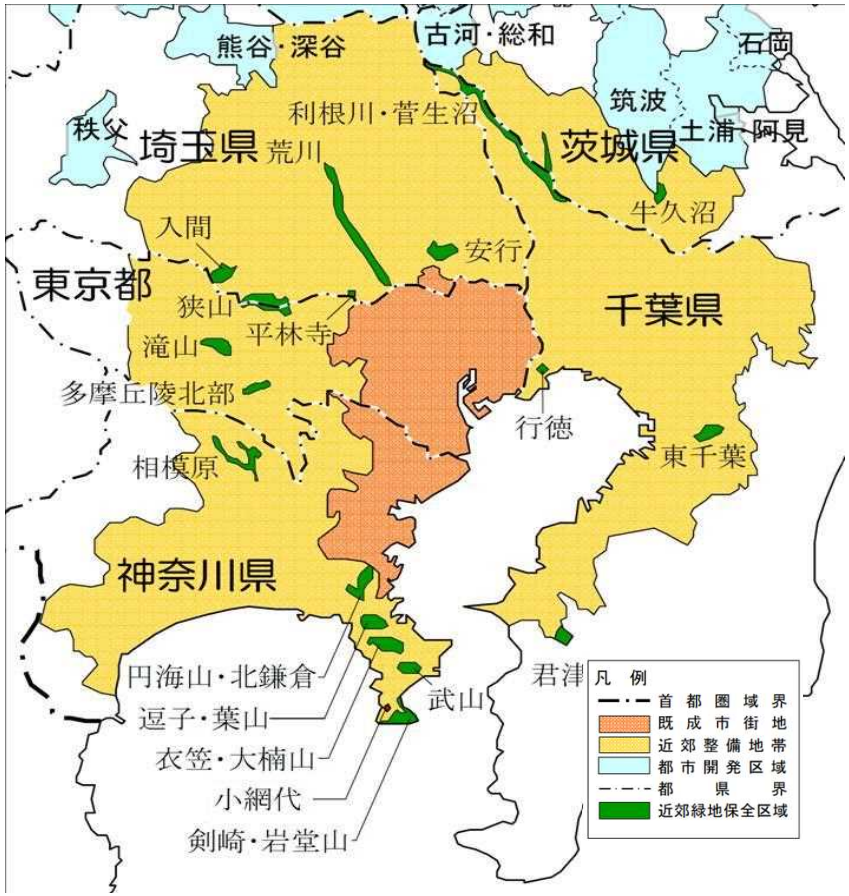
・新たな基準等の運用開始
・新たなデータベースの稼働
・集約化・撤去等
・資格制度の充実
・管理者間の相互連携
・技術者の活用体制の構築　等

近郊緑地保全区域の状況

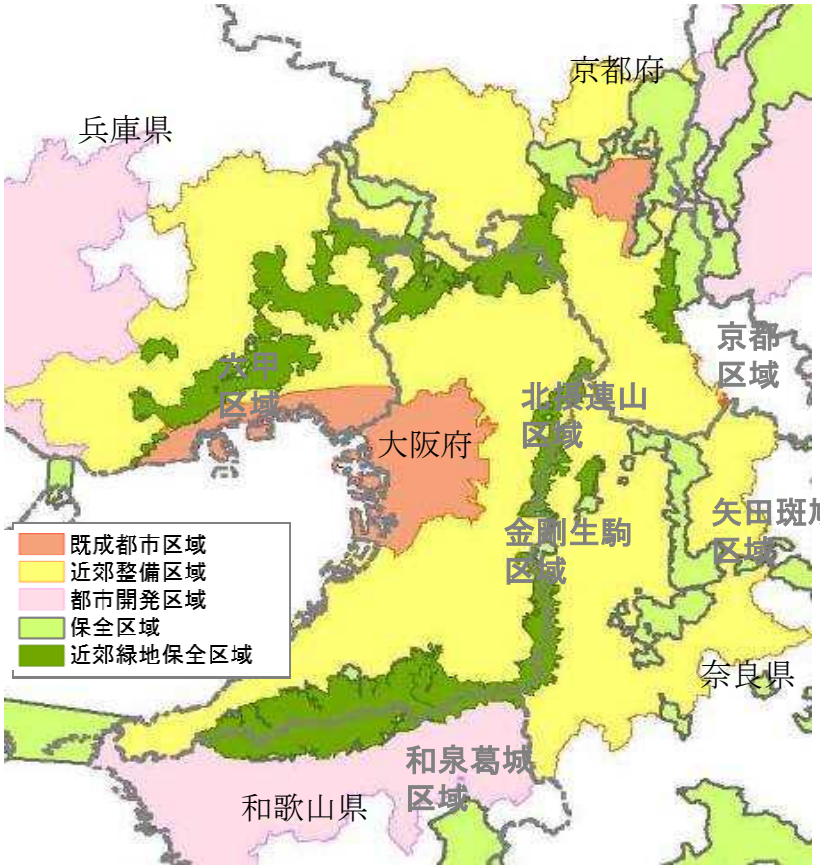
国土交通省

○　首都圏、近畿圏においては、戦後、急速な人口の増加により市街地が拡大し、緑地が著しく減少したことから、大都市部の周辺において、地域住民の良好な生活環境を確保し、無秩序な市街地化を防止するための広域的な見地から緑地を保全することを目的とした、近郊緑地保全制度が設けられ、大都市郊外の緑地保全に寄与している。

○　国土交通大臣が近郊緑地保全区域を指定。区域内では建築物等の新改増築や土地の形質の変更等について、知事等に届出が必要。



首都圏近郊緑地保全区域



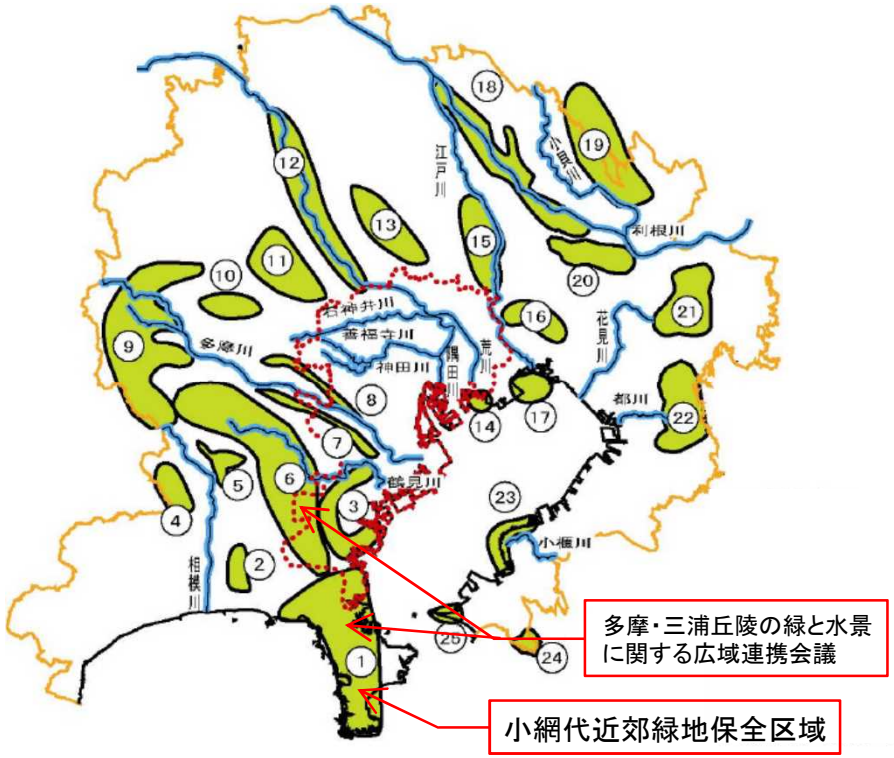
近畿圏近郊緑地保全区域

指定実績　：　首都圏　13地区15,861ha　　近畿圏　17地区81,469ha

大都市近郊における緑地の保全等

国土交通省

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

○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。

緑化地域制度の概要

緑が不足している市街地などにおいて、市町村が緑化地域を都市計画に定めることにより、敷地面積に対する緑化率の最低限度を定める（建築基準関係規定）ことができる制度（都市緑地法第44条）

■対象区域　：「用途地域が指定されている区域内」で「良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足している地域」

■規制の対象：敷地面積が1,000㎡以上（条例で300㎡まで引き下げ可能）の建築物の新築・増築

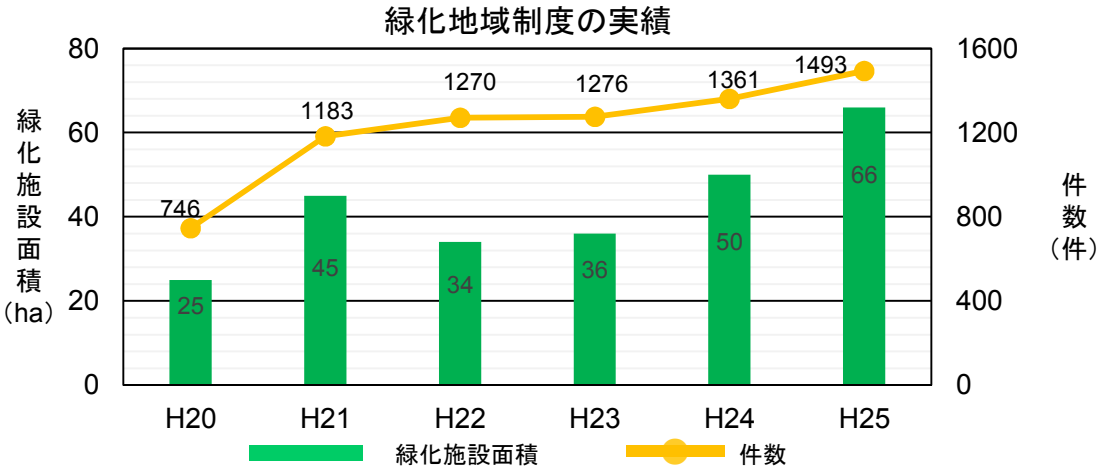
■規制の内容：建築敷地の緑化率を、都市計画に定める緑化率の最低限度以上とすることを義務付け（建築の完了検査の対象）

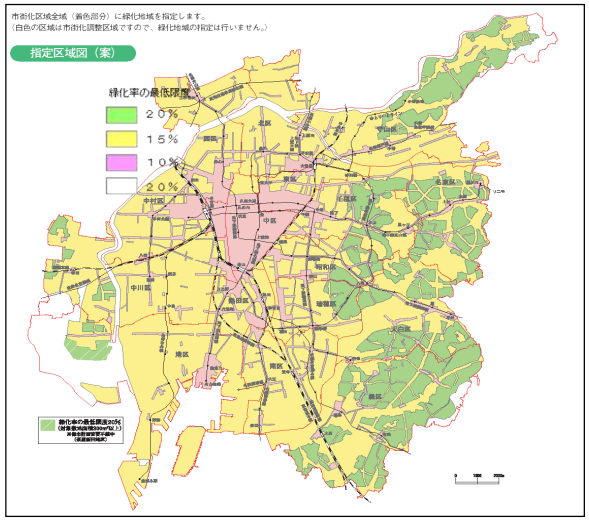
＊ 都市計画に定める緑化率の最低限度の上限 ：

原則「敷地面積の25%」又は「1－（建ぺい率＋10%）」のうち小さい数値

○緑化地域指定状況（平成24年度末現在）：4地区（名古屋市・横浜市・世田谷区・豊田市）、約60,619.6ha

◇緑化地域制度の活用事例（愛知県名古屋市）



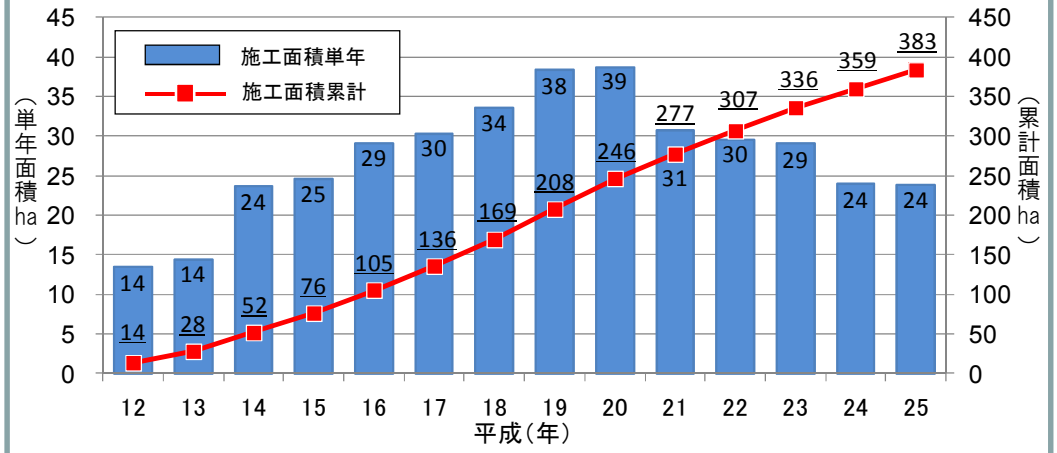


屋上・壁面緑化の推進

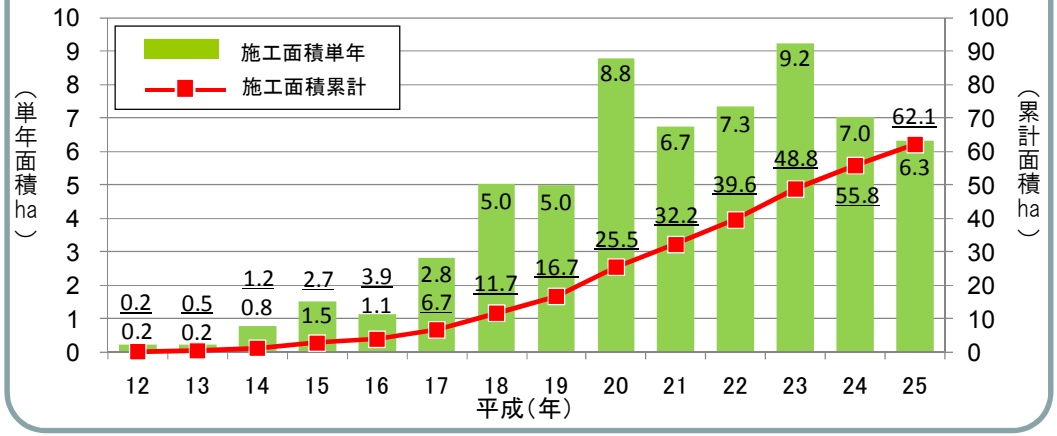
国土交通省

- 民有地等については、屋上緑化や壁面緑化をはじめとする取組が進められてきている。
  （平成12～25年の整備面積(累計)：屋上：約383ha、壁面：約62ha）
- 近年では、緑化地域制度等の、建築物の新設等の際に緑化率の最低限度を定める制度の導入など、行政による民有地の緑化推進のための施策が講じられている。

◆屋上緑化面積の推移



◆壁面緑化面積の推移



東急プラザ 表参道原宿「おもはらの森」

キャナルシティ博多イーストビル

大都市都心部における緑地保全の状況

□ 特別緑地保全地区制度

都市の良好な自然的環境を形成している緑地については、市町村(10ha以上かつ2以上の市町村にわたるものは都道府県)が都市計画に定め、開発行為等を許可制により規制し、現状凍結的に保全(都市緑地法 第12条)。

土地の買入れへの支援(国費率1/3)や税制措置(山林等の場合、相続税が8割評価減等)を講じているところ。

○指定状況(H24年度末現在)

493地区、約2,514.7ha　※近郊緑地特別保全地区を除く。

【事例】早宮けやき特別緑地保全地区(東京都練馬区、約0.3ha)

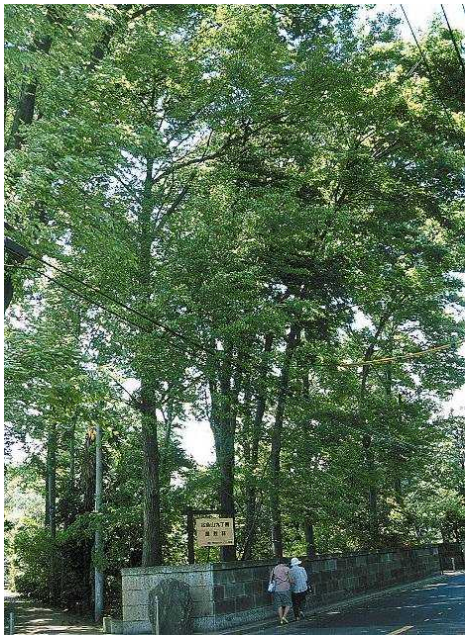
□ 市民緑地制度

地方公共団体等が、300m2以上の土地等の所有者の申出に基づいて、市民緑地契約を締結し(期間は5年以上)、地域住民が利用に供する緑地・緑化施設を設置・管理(都市緑地法 第55条)。

市民緑地内の緑地の適正な保全と利用を図るための施設の整備への支援(国費率1/2)や税制措置(相続税が2割評価減(契約期間20年以上の場合)等)を講じているところ。

○指定状況(H25年度末現在)

180地区、約105.4ha



【事例】北烏山九丁目屋敷林市民緑地
(東京都世田谷区、約2,490㎡)

大都市都心部における開発等に伴う緑とオープンスペースの創出

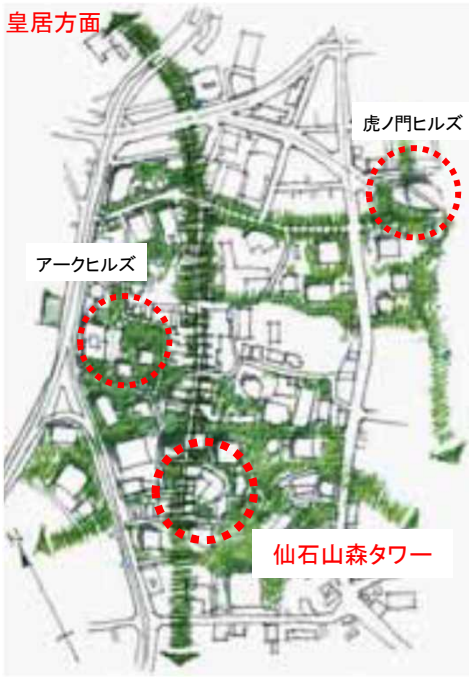
国土交通省

○　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。

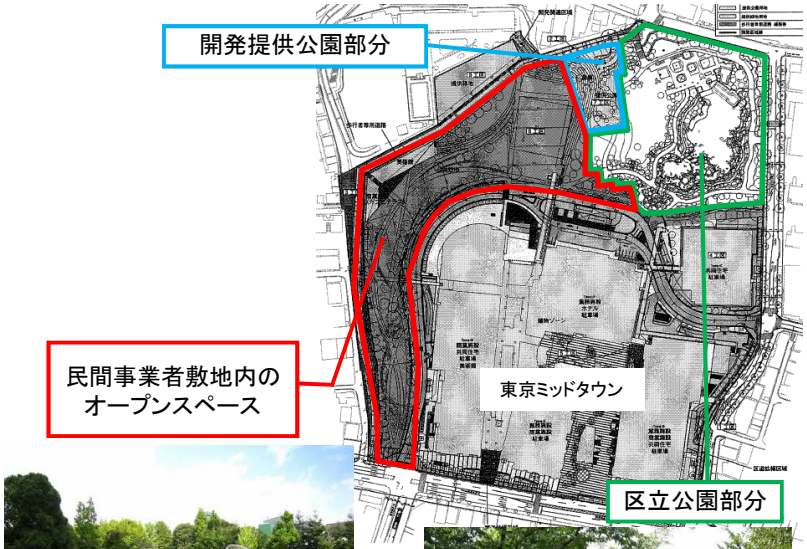
仙石山森タワーにおける緑の配置



仙石山森タワー周辺の緑のネットワーク

【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。

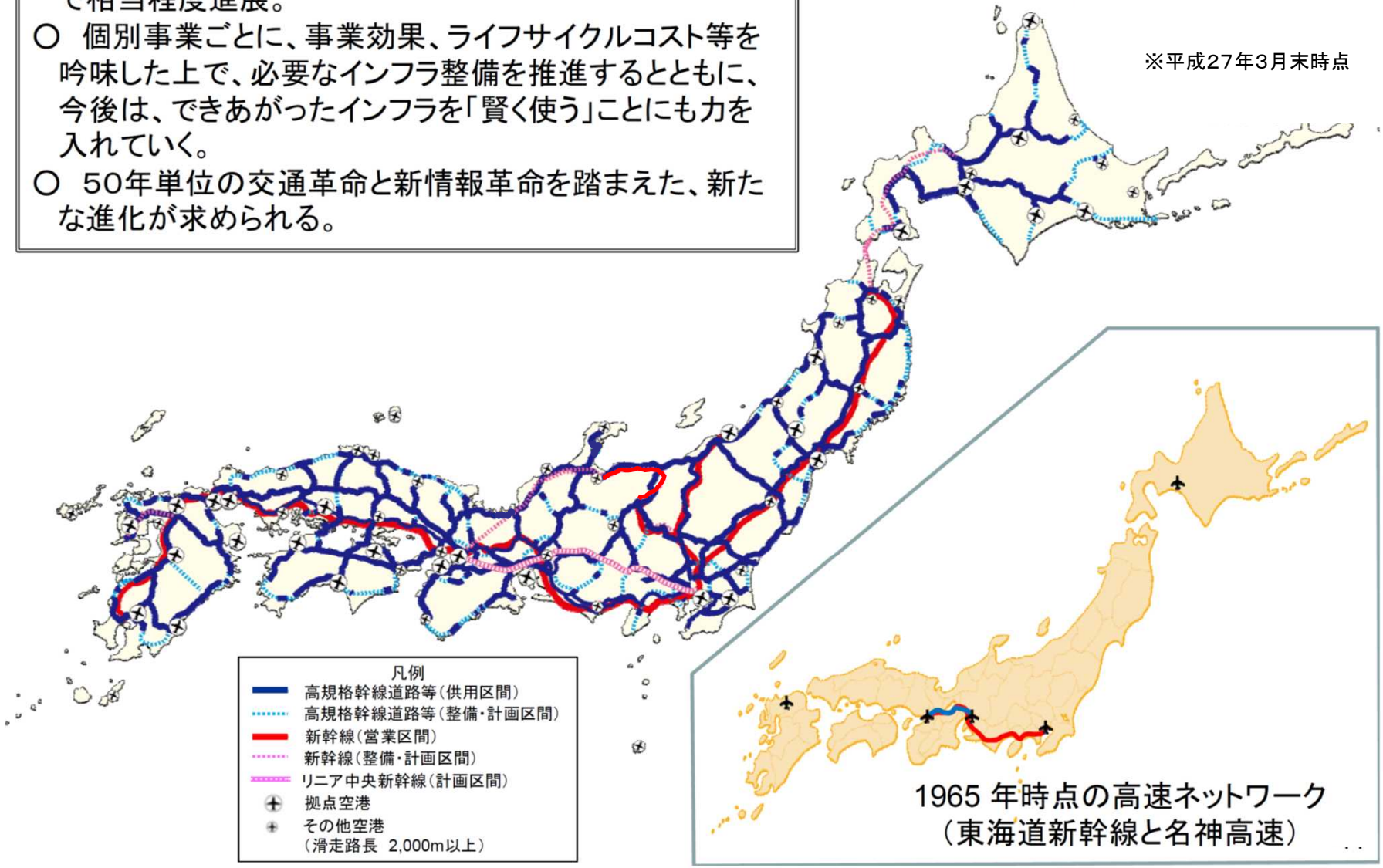


我が国の高速交通ネットワークの状況

国土交通省

○ 我が国の高速交通ネットワークの整備は、この50年間で相当程度進展。
○ 個別事業ごとに、事業効果、ライフサイクルコスト等を吟味した上で、必要なインフラ整備を推進するとともに、今後は、できあがったインフラを「賢く使う」ことにも力を入れていく。
○ 50年単位の交通革命と新情報革命を踏まえた、新たな進化が求められる。

※平成27年3月末時点

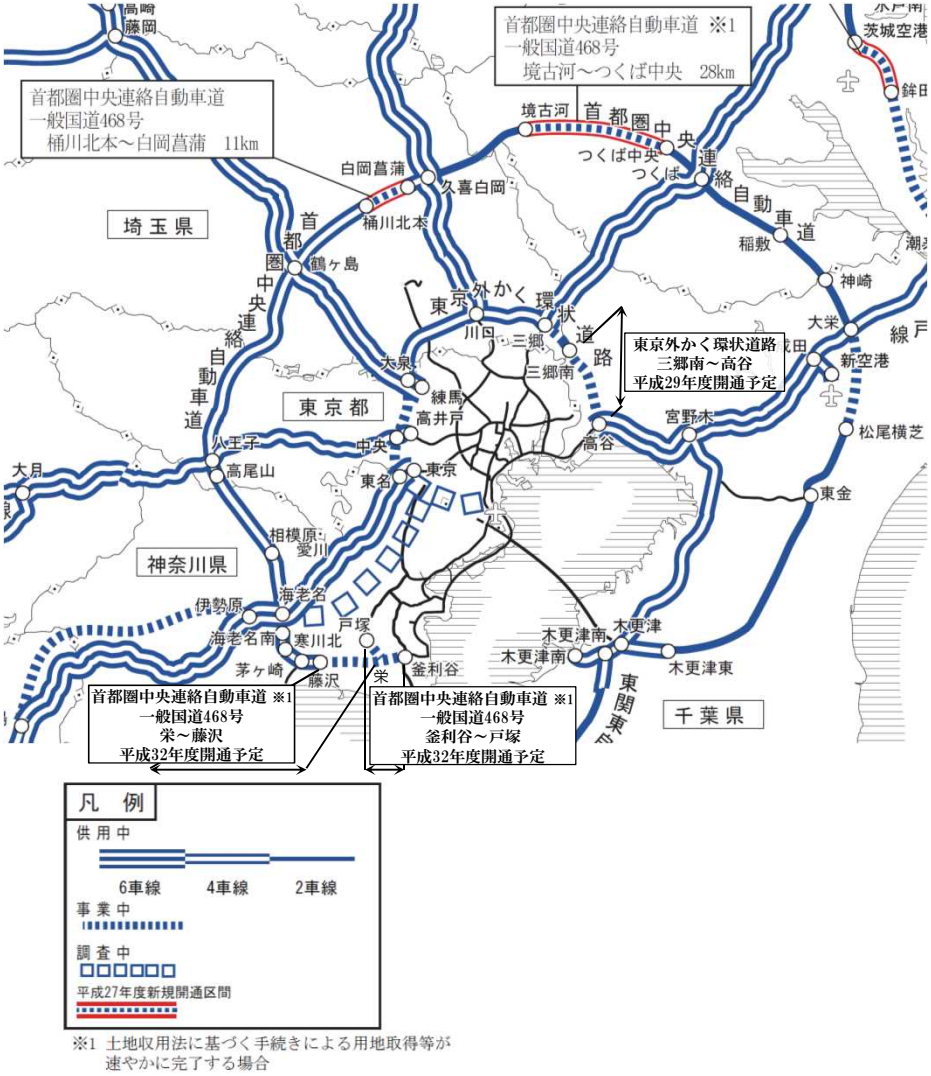


出典：国土のグランドデザイン参考資料を元に国土交通省都市局作成

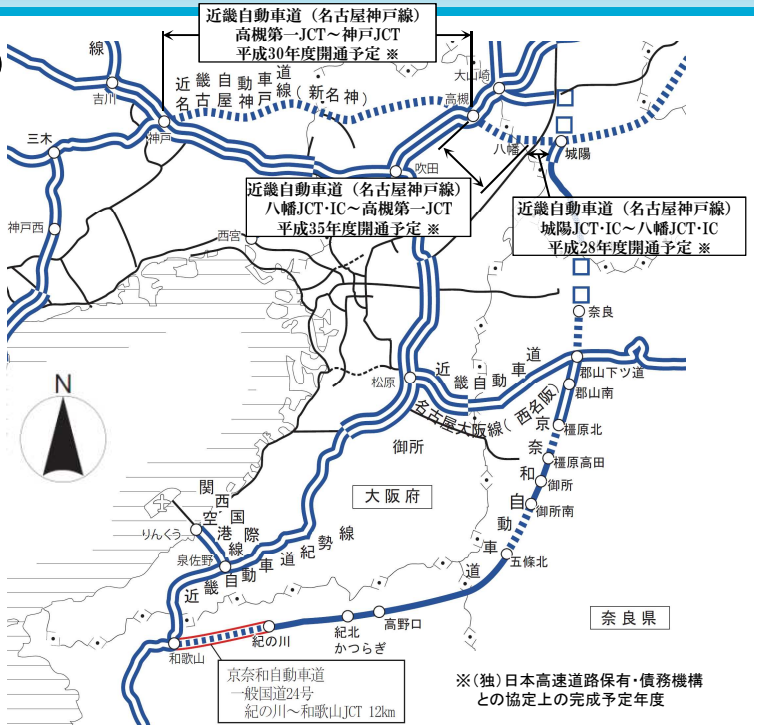
三大都市圏の道路ネットワーク

国土交通省

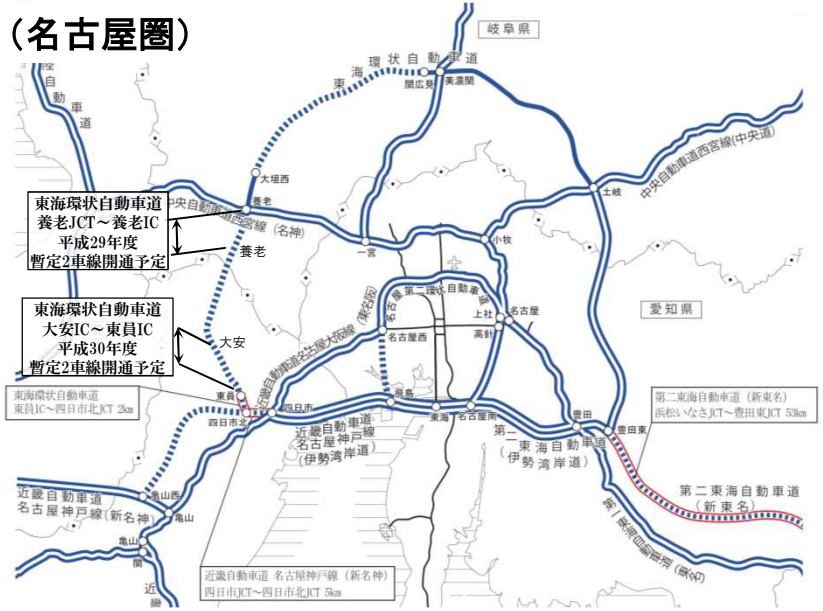
（東京圏）



（大阪圏）



（名古屋圏）



（出典）
- 平成27年度道路関係予算概要（国土交通省　H27.1）
- 関東地方整備局ホームページ（3環状道路の開通予定）
- 中部地方整備局記者発表資料（H27.4.9）
- NEXCO西日本ホームページ（高速道路開通情報）

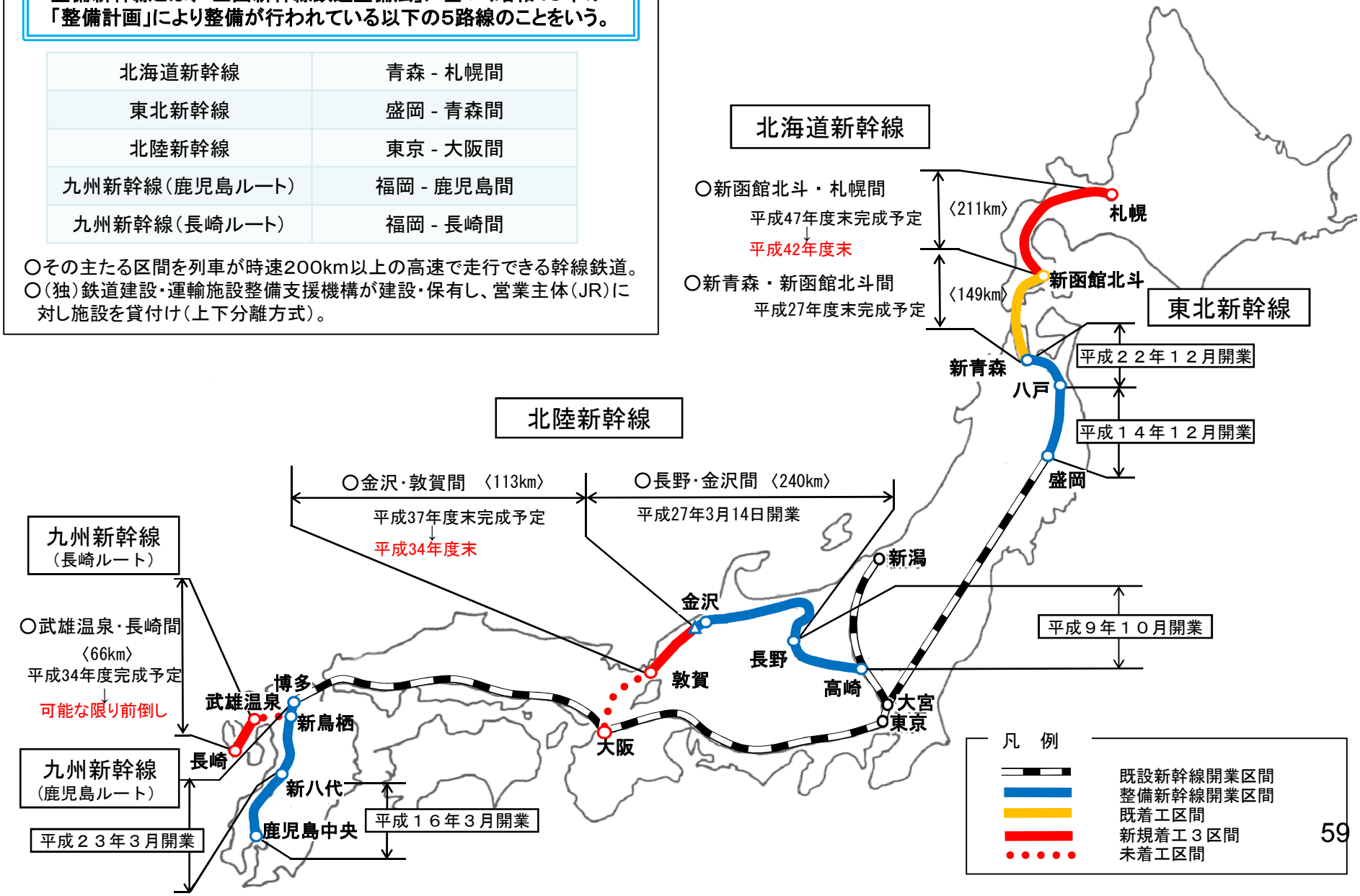
全国の新幹線鉄道網の現状

国土交通省

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線（長崎ルート）	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体（JR）に対し施設を貸付け（上下分離方式）。

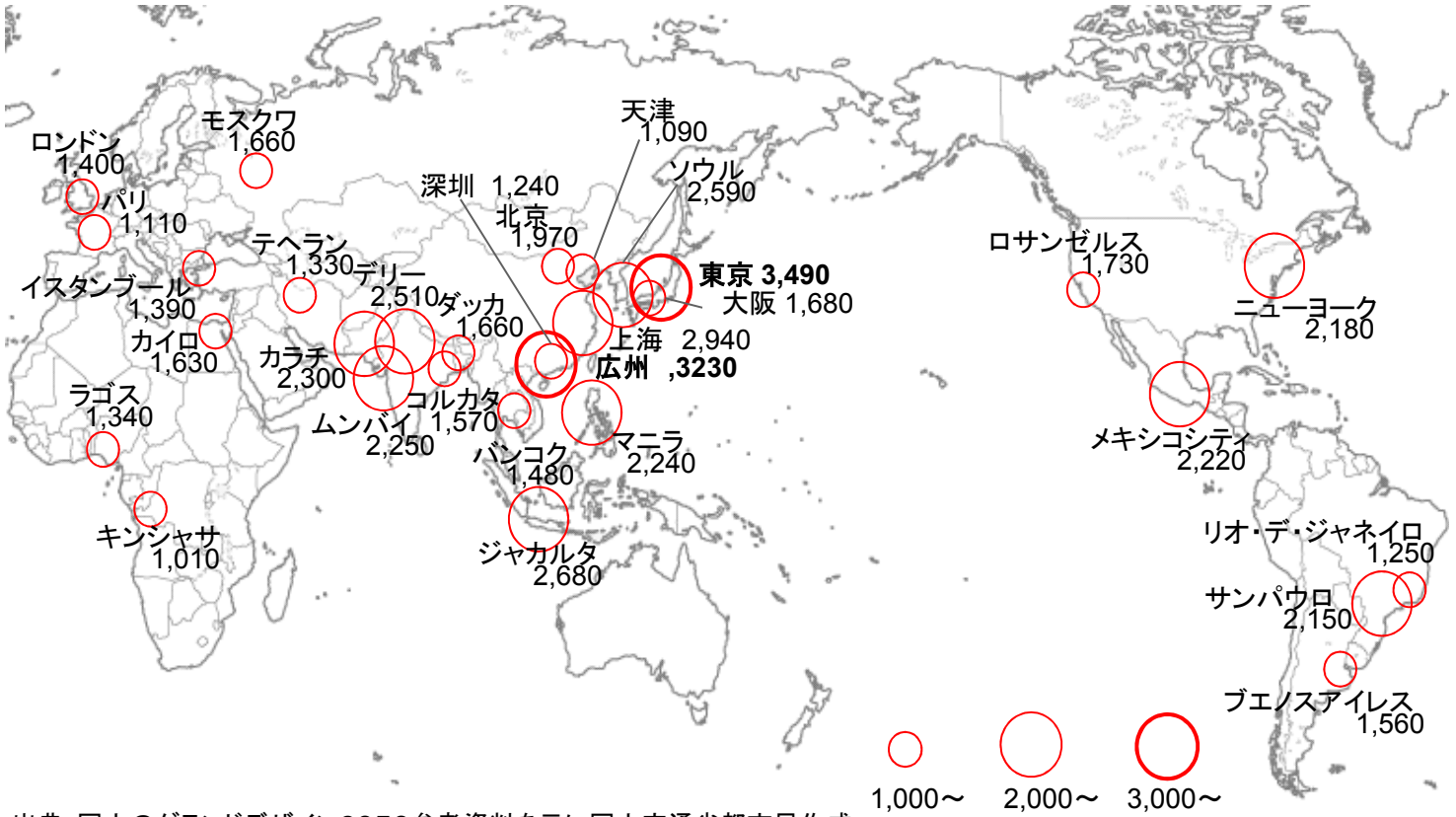


スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成①

国土交通省

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）



出典:国土のグランドデザイン2050参考資料を元に国土交通省都市局作成
http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000043.html

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

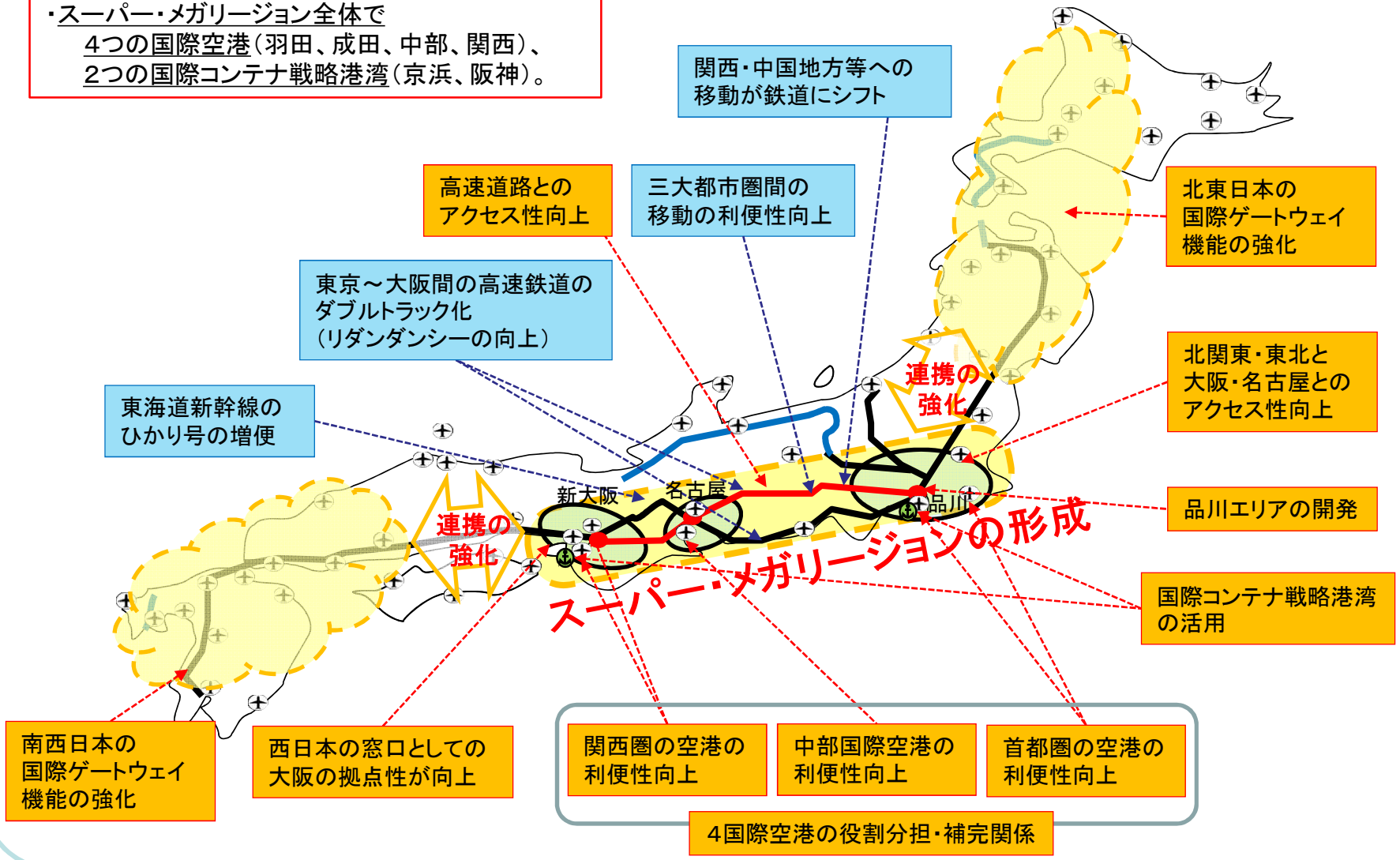
出典:Thomas Brinkhoff :
Major Agglomerations of the World ,
http://www.citypopulation.de

スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成②

国土交通省

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）。

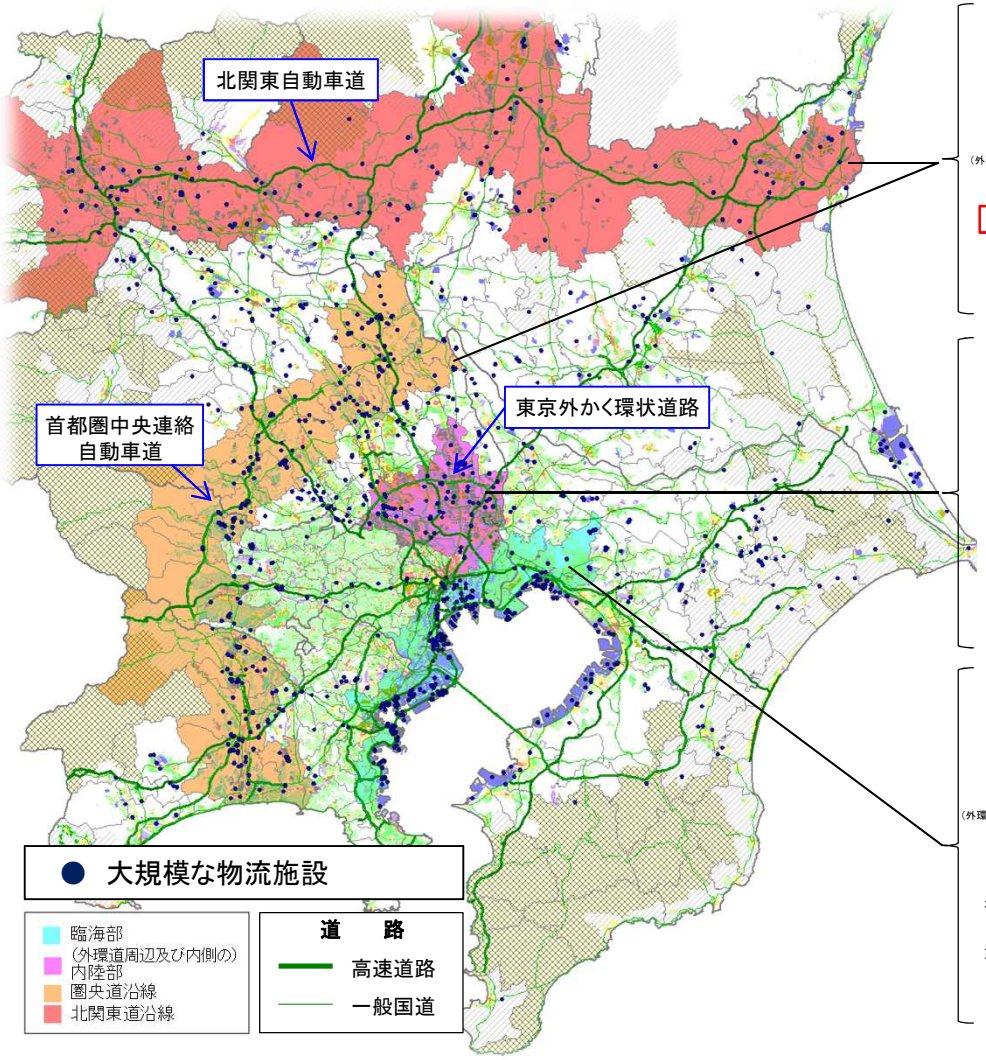


出典：国土のグランドデザイン2050参考資料http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk3_000043.html

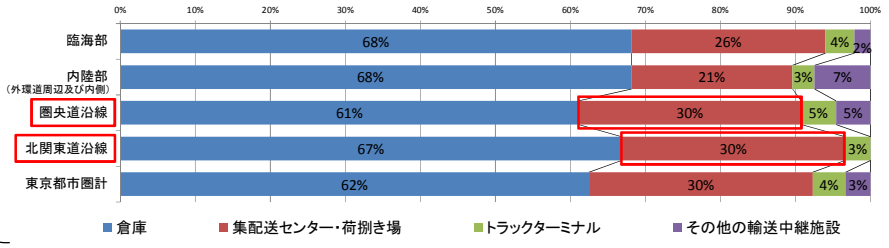
各エリアに立地している物流施設の特性（首都圏）

国土交通省

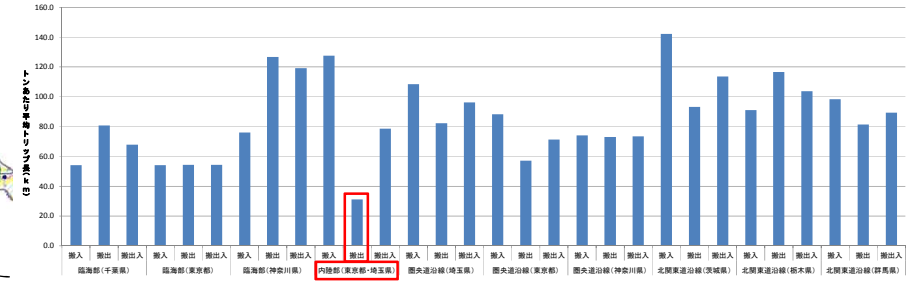
○ 北関東道周辺や圏央道周辺は、道路ネットワークの改善により、物流施設の立地が進んでおり、施設の種類としては集配送センター・荷捌き施設の割合が臨海部、外環道周辺及び内側の内陸部と比較して大きい。
○ 外環道周辺及び内側の内陸部に現在立地している物流施設の搬出入重量の平均輸送距離をみてみると、他のエリアに比べて、特に搬出側の輸送距離が短いという特徴がみられ、都市内配送拠点といった特徴を有している。
○ 全物流施設の主な搬入圏域の構成をみてみると、臨海部では他地域に比べて海外の割合が高い。



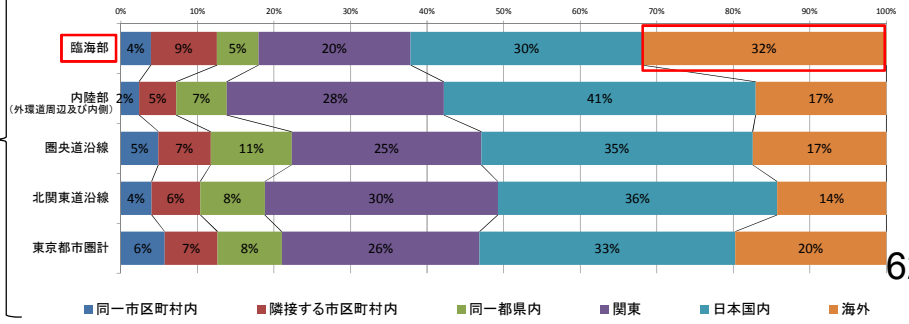
<2000年以降に開設された敷地面積3000㎡以上の物流施設の施設種類の構成比（運輸業のみ）>



<エリア別　搬出入別　平均輸送距離（キロ/トン）>



<全物流施設の事業所数の主な搬入圏域の構成比>



出典：第5回東京都市圏物資流動調査結果

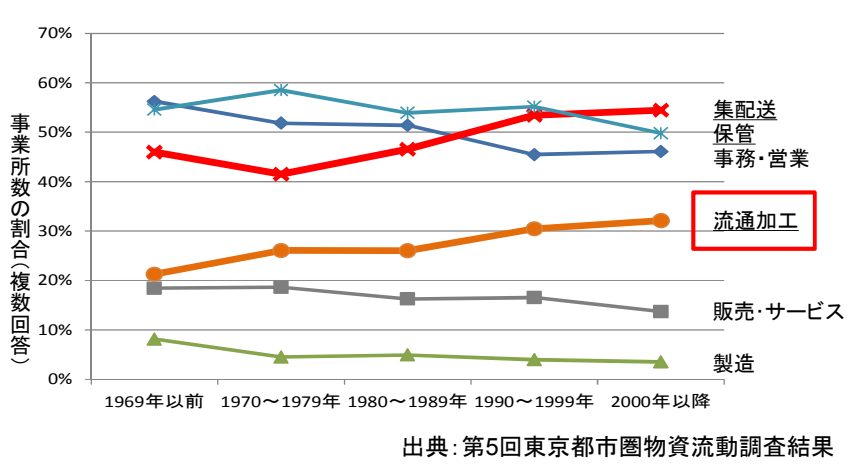
近年の物流を取り巻く状況

国土交通省

○ 集配送や保管のみならず、商品・製品の組立、詰合せ、包装、値札付け、検品といった流通加工と呼ばれる機能をもつ物流施設の立地が進んでいる。
○ 敷地面積が3千㎡以上の大規模な物流施設の立地の割合が、開設年代2000年以降の施設では約4割となっており、物流施設の大規模化が進んでいる。

【物流施設の保有機能の状況】

＜開設年代別にみた物流施設の保有機能の割合＞



出典：第5回東京都市圏物資流動調査結果

＜流通加工機能とは＞
入庫した貨物に対し、検品・ラベル貼り・値札付け・組み立て・箱詰め・梱包・方面別仕分け等を行うこと。

出典：総合物流施策大綱（2013-2017）用語解説

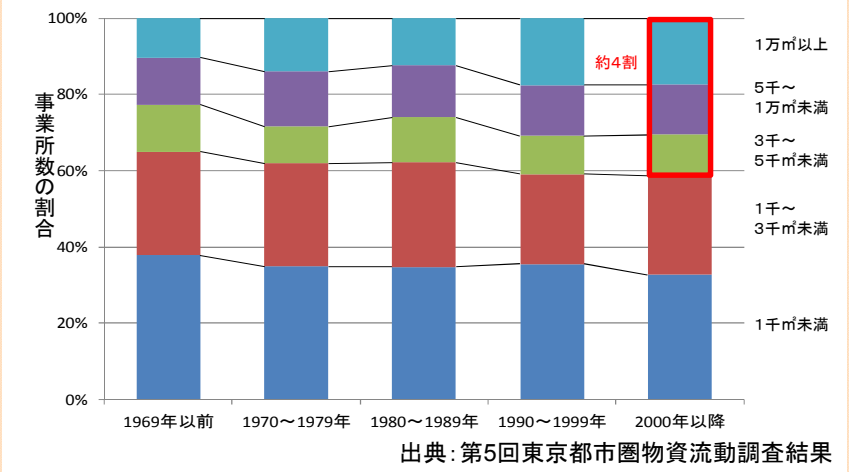
＜検品＞

＜包装＞

出典：日本物流開発株式会社HP

【物流施設の大型化の状況】

＜開設年代別にみた物流施設の敷地面積規模の構成比＞



出典：第5回東京都市圏物資流動調査結果

＜東京都市圏内の大型物流施設の立地例＞

物件名：ロジポート相模原
延床面積：219,826㎡
竣工：2013年8月

物件名：GLP杉戸Ⅱ
延床面積：107,050㎡
竣工：2007年1月

出典：ロジポート相模原HP、GLP投資法人HP

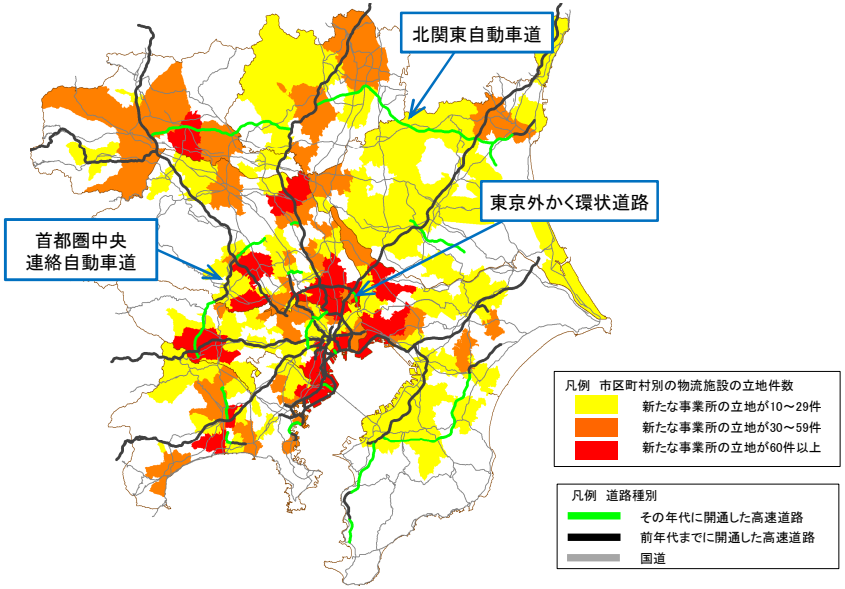
物流を支える施設の状況（首都圏）

国土交通省

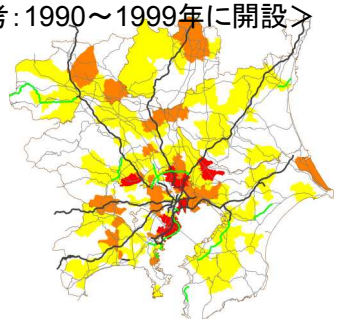
○ 物流施設の立地状況として、京浜港に近接した臨海部のほか、内陸部では圏央道（首都圏中央連絡自動車道）などの高速道路沿いを中心とした輸送の便のよいエリアへの物流施設の立地が進展。
○ 東京都市圏に立地している物流施設の中には、建設から30年以上が経過した物流施設も存在しており、東京湾沿岸の臨海部のほか、内陸にも分布。
○ 今後、物流施設の適切な立地及び機能更新の促進が重要。

物流施設の立地状況

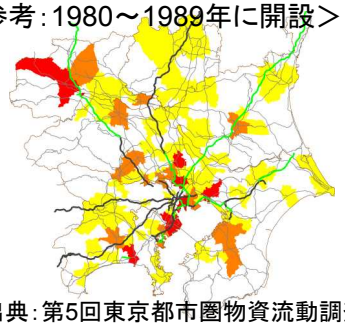
＜2000年以降に開設した物流施設の立地件数（市区町村別）＞



＜参考：1990～1999年に開設＞



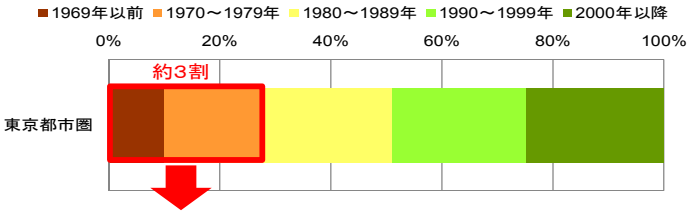
＜参考：1980～1989年に開設＞

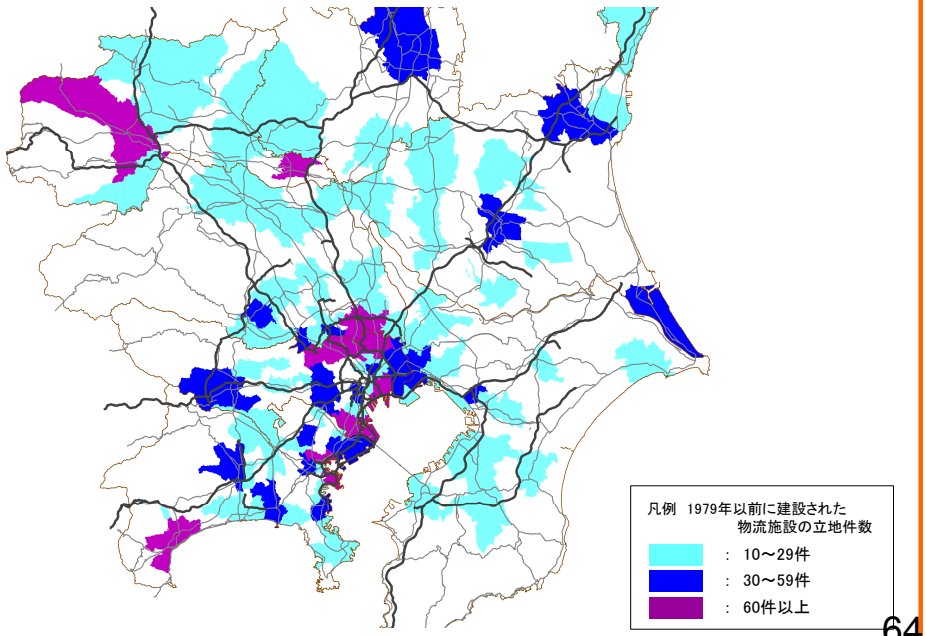


出典：第5回東京都市圏物資流動調査結果

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＞





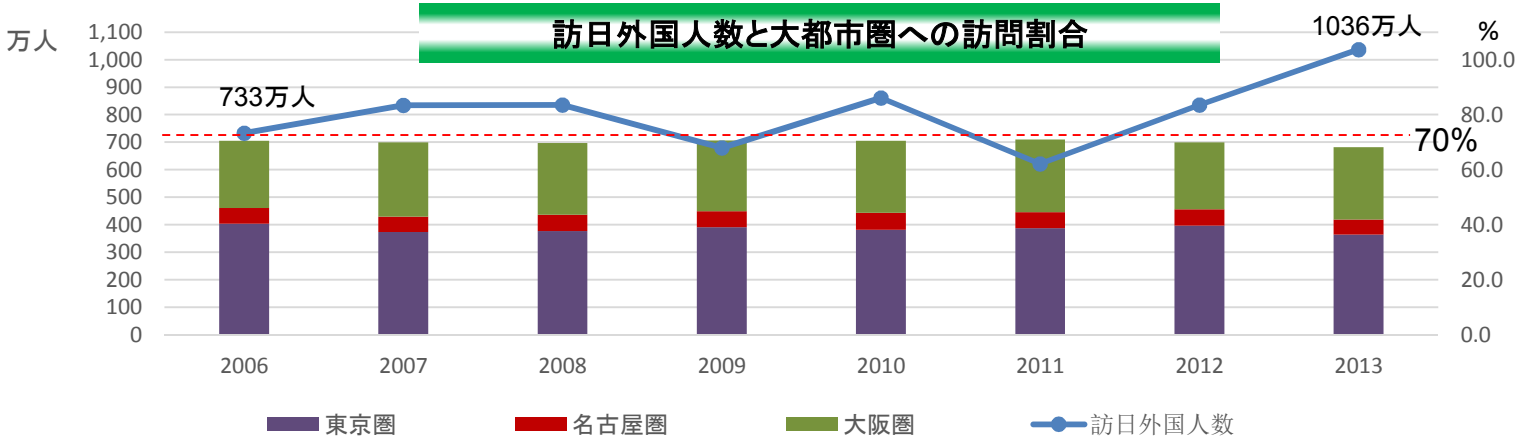
＜建設年が1979年以前の物流施設の立地件数（市町村別）＞

出典：第5回東京都市圏物資流動調査結果

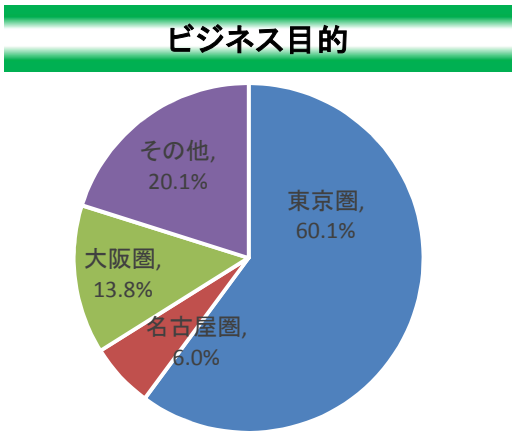
観光立国に向けた訪日外国人と大都市圏への訪問割合

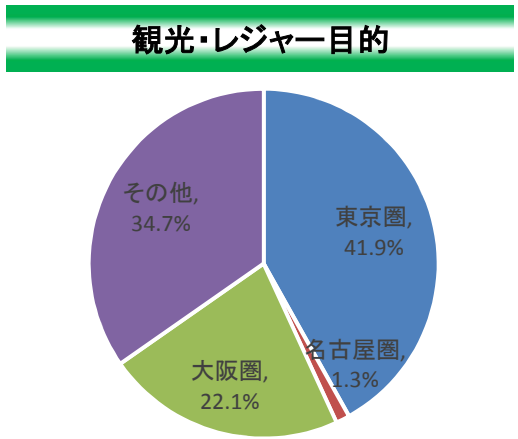
国土交通省

○　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。
○　大阪圏は、ビジネス目的よりも観光・レジャー目的の訪問が多くなっている。



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



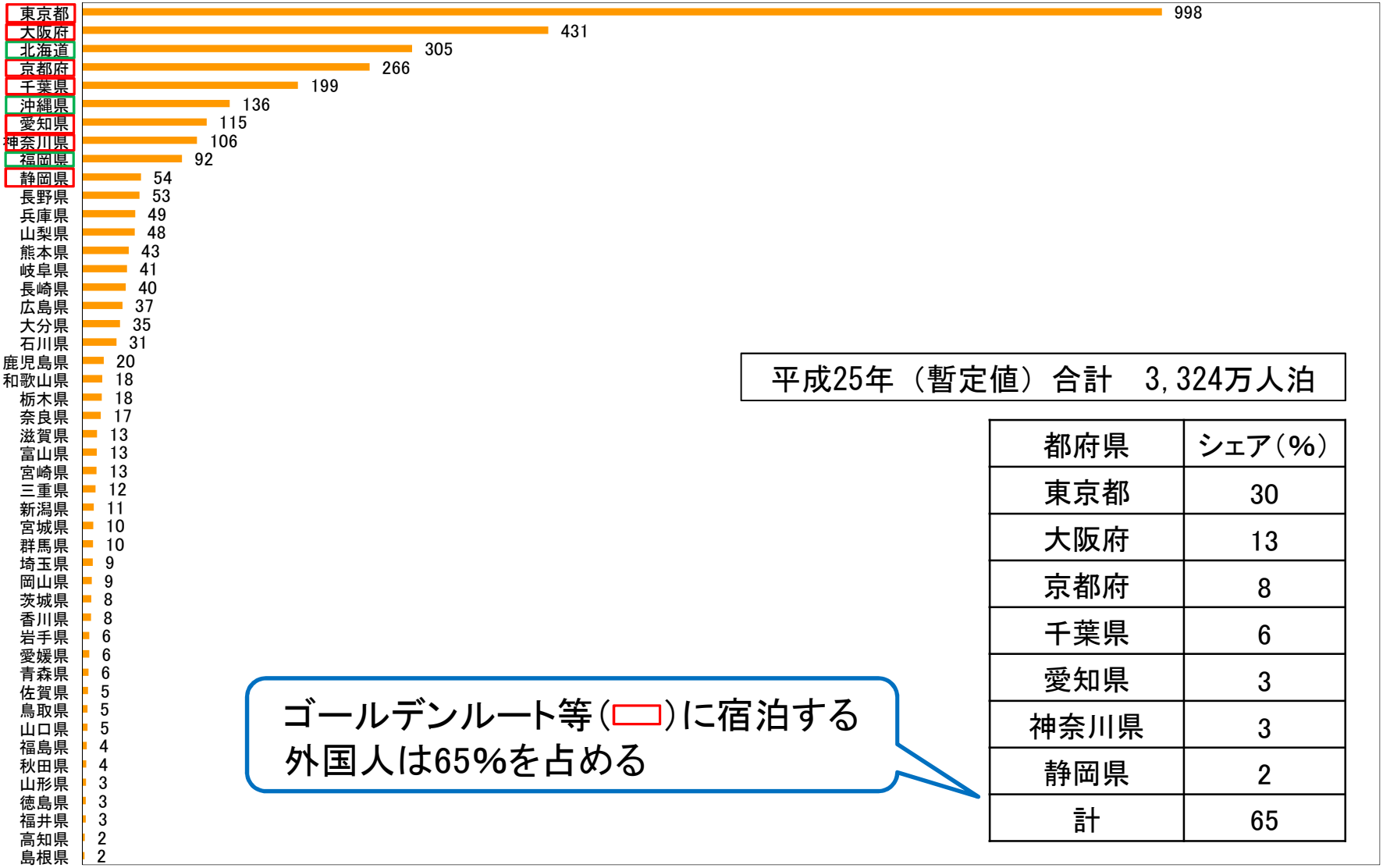


出典：訪日外国人消費動向調査（観光庁）より国土交通省都市局作成
同調査より、主な来訪目的を「展示会・見本市、国際会議、社内会議、研修、商談等その他ビジネス」と回答した人（合計8,022人）をビジネス目的とし、「観光・レジャー」と回答した人（合計12,889人）を観光・レジャー目的として、宿泊地別の割合を示している。

都道府県別外国人延べ宿泊者数（平成25年　暫定値）

国土交通省

○ 訪日外国人の宿泊は、ゴールデンルート等（□）に偏る傾向がある。
○ 国際路線が充実する地方空港が所在する地域（□）も、訪日外国人が多く宿泊する。
○ 今後、大都市を訪問する外国人を地方へ誘導するための、都市間連携も重要になる。



平成25年（暫定値）合計　3,324万人泊

都府県	シェア（%）
東京都	30
大阪府	13
京都府	8
千葉県	6
愛知県	3
神奈川県	3
静岡県	2
計	65

ゴールデンルート等（□）に宿泊する外国人は65%を占める

（出展）平成26年4月8日交通政策審議会　第24回観光分科会　観光庁資料をもとに都市局作成

単位：万人泊

MICEの開催状況

国土交通省

○ 2013 年に日本で開催された国際会議の件数は、前年比3.9%増（90 件増）の2,427 件。東京をはじめとした上位6都市で約6割が開催されている。
○ 最も多い分野は「科学・技術・自然」の1,077 件（構成比44.4%）、次いで「医学」の480 件（19.8%）、「政治・経済・法律」の285件（11.7%）、「芸術・文化・教育」の253 件（10.4%）の順となった。

都市別 国際会議の開催件数（2004～2013 年）〈2013 年上位6 都市〉

開催都市	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
東京（23区）	428	357	460	440	480	497	491	470	500	531
	733	742	744	—	—	—	—	—	—	—
福岡市	76	97	126	151	172	206	216	221	252	253
	178	180	274	—	—	—	—	—	—	—
横浜市	82	105	103	157	184	179	174	169	191	226
	156	159	162	—	—	—	—	—	—	—
京都市	170	137	154	183	171	164	155	137	196	176
	224	224	278	—	—	—	—	—	—	—
大阪市	94	89	111	76	77	94	69	72	140	172
	254	249	237	—	—	—	—	—	—	—
名古屋市	89	108	109	109	130	124	122	112	126	143
	193	236	194	—	—	—	—	—	—	—
全国	2,896	2,859	3,005	1,858	2,094	2,122	2,159	1,892	2,337	2,427

出典：JNTO日本政府観光局資料より国土交通省都市局作成

MICE誘致に向けた取組（福岡市）

国土交通省

○　福岡市は、MICE開催実績が国内2位となっており、グローバルMICE戦略都市に選定され、また、国家戦略特区においてもMICE誘致を行うなど、積極的にMIECに取り組んでいる。
○　アジアへの近接性という特徴を活かし、アジア関連の会議を幅広い分野で開催している。

国家戦略特区（福岡県福岡市）

政策課題
①起業等のスタートアップに対する支援による開業率の向上
②MICEの誘致等を通じたイノベーションの推進及び新たなビジネス等の創出

主要開催実績

2003年	日本医学会総会	33,000人
2004年	国際青年会議所世界大会	12,000人
2005年	国際宇宙会議	2,500人
2006年	世界政治学会	2,200人
2012年	国際泌尿器科学会総会	3,300人
2012年	東洋東南アジア・ライオンズフォーラム	18,000人

アジア関連の会議増加

2008年	2009年	2010年	2011年
28	44	47	52

医学，工学，環境，芸術，文化など，
幅広い分野での会議を開催

工学
・アジア石油化学工業会議

医学
・第11回アジア小児腎臓学会学術集会
・第5回アジア口腔病理学会

医学物理学
・第11回アジア・オセアニア医学物理学会

環境
・第5回東アジア環境問題国際シンポジウム

芸術
・第1回アジアオーケストラフェスティバル

文化
・ソーシャル・ビジネス・フォーラム・アジアイン福岡
・第6回アジア都市ジャーナリスト会議

出典：都市再生の推進に係る有識者ボード　MICE施設機能向上WG　（平成25年3月28日（木）開催）
福岡市提出資料等より国土交通省都市局作成

広域観光周遊ルートの取組

国土交通省

昇龍道の取組(中部・北陸・近畿)

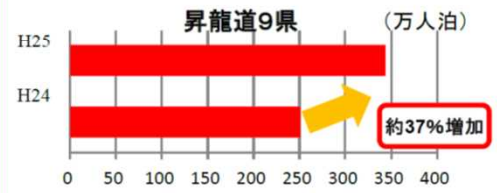
中部北陸9県を「昇龍道」として知名度向上のための官民挙げたプロジェクトを開始

主に中華圏から中部北陸9県へのインバウンドを推進するため、「昇龍道プロジェクト推進協議会」を設立。能登半島を龍頭に見立て、中華圏に人気の龍をモチーフとして「昇龍道」と命名し、昇龍道ブランドとしてプロモートするプロジェクト。

昇龍道ミッションとして地域一体となったプロモーション

- 平成24年7月25～28日中国市場：上海・杭州
- 平成25年5月13～15日台湾市場：台北
- 平成26年2月22～26日タイ市場：バンコク

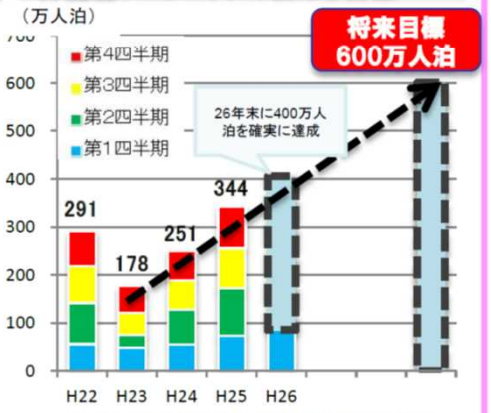
外国人宿泊者数 全国との比較(1月～12月)



平成25年の昇龍道9県における外国人宿泊者数は前年比で約37%の大幅増
(参考：同時期の全国では約27%増)

(注)1. 従業者数9人未満の宿泊施設を含む
2. 出典：観光庁 宿泊旅行統計調査

昇龍道プロジェクトの新たな目標



(目標年次は政府の2,000万人目標達成時期と連動)

ドイツ７街道（ドイツ）＜参考＞

＜ドイツの街道観光＞

特定のテーマに従って史跡、遺蹟、風光明媚な風景などの「観光資源」を結んだルートをドイツ政府観光局や自治体等が連携して設定。

代表例：ロマンチック街道
(中世の古城や宗教建築等歴史情緒を感じる)

街道沿いに中世都市や美しい城、宗教建築、工芸品などが点在し、ワインやドナウ川のます料理など観光資源が豊富なルートであり、もっとも人気の高い観光街道。

- 訪問者年間2400万人
- 宿泊数500万泊超
(「ロマンチック街道協会」HPより)

出典：観光庁資料http://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/kyose_tairyu/k_gt/pdf/siryou2.pdf

成長のエンジンとしての東京①

国土交通省

東京は、ヒト・モノ・カネが集積し、日本全体の成長を引っ張るエンジンとしての役割を果たしていると考えられる。

東京都の人口（2010年）
1,315万9,388人
（全国比10.3％）

東京都の上場企業数（2014年）
1,802社
（全国比50.2％）

都内総生産（名目）
93兆945億円（19.7％）
（2012年度速報値）
※総生産額における第3次産業の比率は9割弱

一人当たり県民所得（東京都）
437万3千円（150.0％）
（2011年度）

外資系企業・高度な外国人材が東京に集中

○ 日本国内の外資系企業は、北米、西欧がそれぞれ約40%、アジアが約15%（2013年時点）であり、業種別では製造業が2割強、非製造業が8割弱であり、非製造業の中では各種の卸売業の割合が高い。

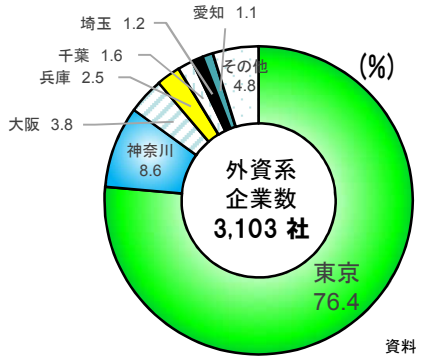
○ 本社所在地については、東京が全国のおよそ4分の3を占めている。

○ 「専門的・技術的分野」の在留資格を有する東京都の外国人労働者は、約7万5千人おり、全国比で約51%。

○ 「高度学術研究活動」や「高度経営・管理活動」などの「特定活動」の在留資格を有する東京都の外国人労働者は、4千以上人おり、全国比で約44%となっている。

○ 情報通信業における全国の外国人労働者数に対する東京都の割合は、約80%となっている。

国内外資系企業の本社所在地割合（全国、2013年）



資料 東洋経済新報社「外資系企業総覧」

成長のエンジンとしての東京②

国土交通省

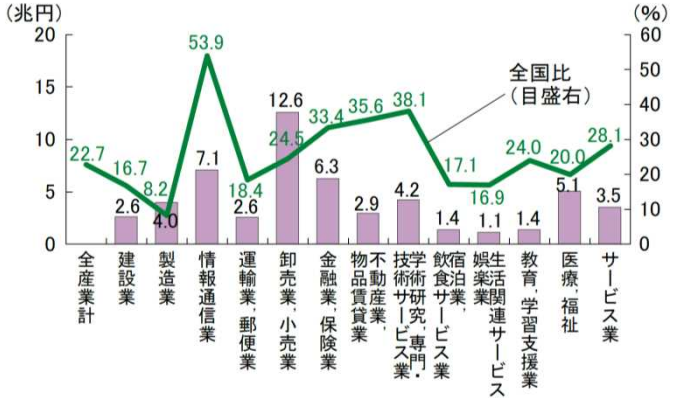
東京の生み出す付加価値額は、全国の2割を占めている

○　東京は、全国の付加価値額の2割強を占めており、この全国比は事業所数、従業者数における東京の全国比よりも大きい。

○　東京で付加価値額が最も大きな産業は「卸売業,小売業」。

○　付加価値額の全国比が最も高い産業は「情報通信業」で5割超、次いで「学術研究,専門・技術サービス業」の4割弱となっている。
　なお、情報通信業については、事業所の数でも全国比約32%と、高い比率を示している。

産業別付加価値額、全国比（東京、2012年）



注　各都道府県ごとの事業所の付加価値額は、企業単位で把握した付加価値額を、都道府県ごとの事業従事者数により傘下事業所に按分することにより集計。東京の付加価値額が１兆円以上の産業大分類を記載。
資料　総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」

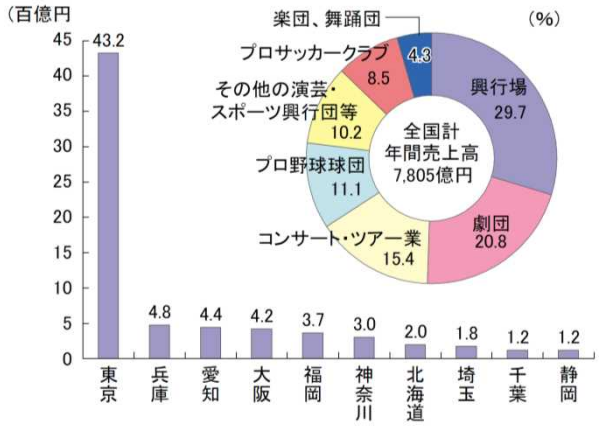
文化・芸能・スポーツが東京に集中

○　東京には、俳優、劇団、楽団、プロ野球団などの、文化芸能やスポーツ等を営む事業所や従業者が多く、またこれらの公演、観戦を提供する場も数多く存在。

○　「興行場，興行団」の東京の年間売上高は4千億円を超え、全国の年間売上高の半分以上を占めている。

○　都道府県別の年間興行回数、入場可能定員数についても、東京が圧倒的に多く、その年間入場者数は第2位の愛知の3倍以上、売上高は第2位の兵庫の9倍。

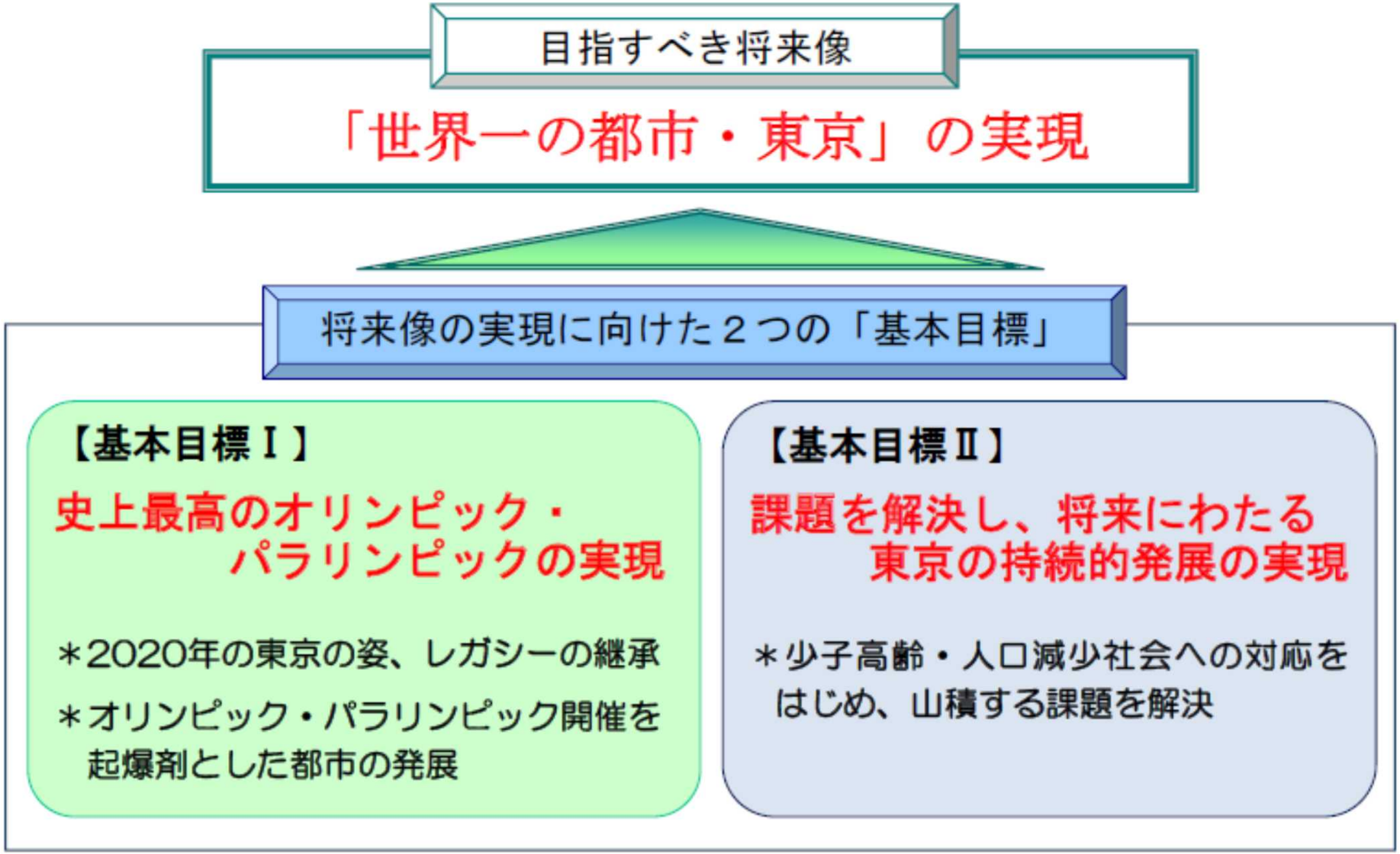
都道府県別興業場、興業団年間売上高、
売上構成比（全国、2010年）



注　主業（興行場,興行団業務）の売上高。上位10都道府県。
資料　経済産業省「特定サービス産業実態調査」

東京都長期ビジョン～「世界一の都市・東京」の実現を目指して～
（H26.12東京都発表）

国土交通省



（出典）東京都HP：東京都長期ビジョン～「世界一の都市・東京」の実現を目指して～
http://www.seisakukikaku.metro.tokyo.jp/tokyo_vision/vision_index/index.html

関西圏の現状と課題①

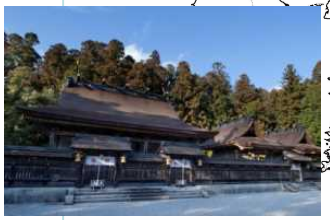
国土交通省

○関西には、伝統的・歴史的文化資源が集積　　○多様な文化を創造、継承、蓄積

世界文化遺産　5／14件

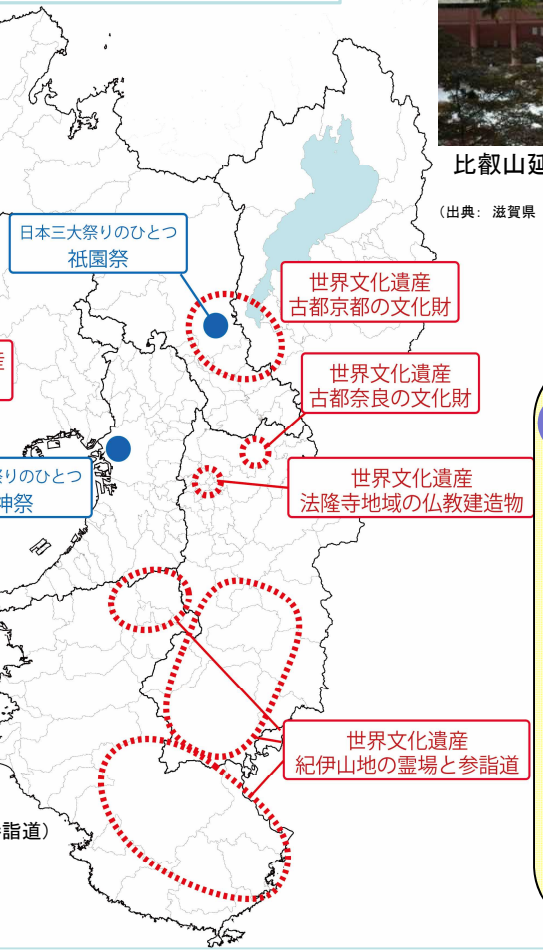
関西の世界文化遺産・祭り

姫路城
（出典：公益社団法人ひょうごツーリズム協会）



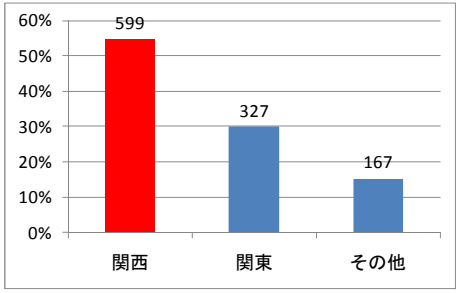
熊野本宮大社（紀伊山地の霊場と参詣道）
（出典：近畿運輸局）

比叡山延暦寺（古都京都の文化財）
（出典：　滋賀県　）



国宝　599／1，093件

関西と関東の国宝数



国宝 彦根城天守
（出典：　滋賀県　）

関西発祥の芸能・文化

能楽　茶道　華道　文楽　歌舞伎

人形浄瑠璃（出典：大阪観光局）

商人の文化

商人のまち

天神祭（出典：大阪観光局）

黒門市場（出典：近畿地方整備局）

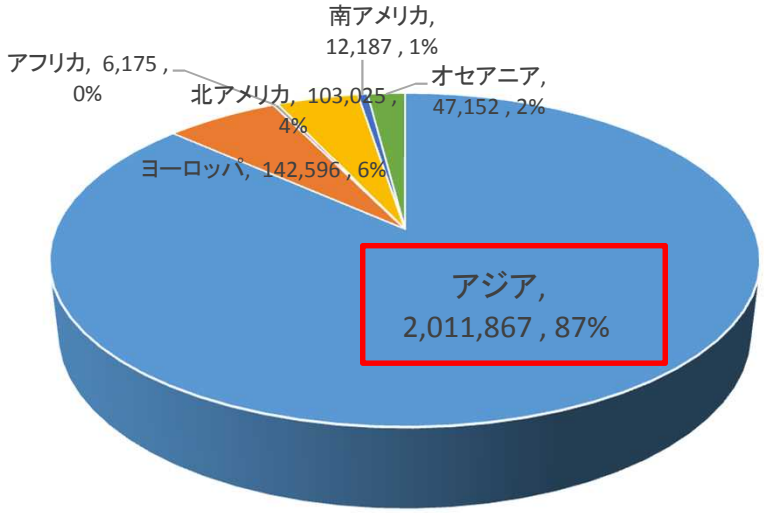
出典：近畿圏広域地方計画協議会資料（4/14）

関西圏の現状と課題②

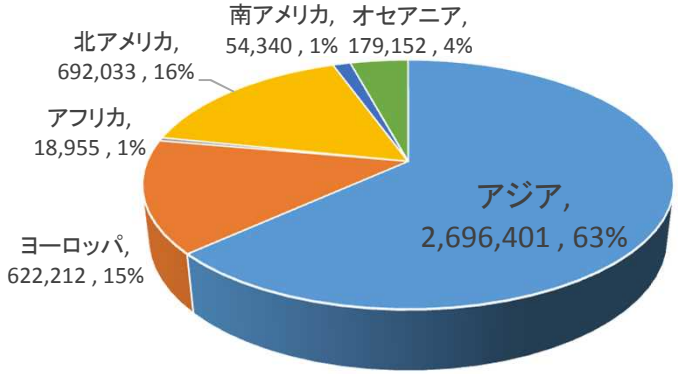
国土交通省

○ 関西国際空港に入国する外国人は、中国や韓国などアジアからの割合が8割以上と高くなっている。
○ また、外国人にとって、大阪城や清水寺など、伝統や歴史を感じることのできる場所が魅力的な観光スポットとなっており、京都は世界的にも魅力的な都市として認められている。

関西国際空港入国外国人の国籍・地域別内訳（2013年）



（参考）成田空港



出典：出入国管理統計統計（法務省，2013年）より

外国人が行ってみておもしろかった関西の観光スポット

順位	地点名	所在府県
1位	ミナミ界隈（難波・心斎橋周辺）	大阪府
2位	大阪城	大阪府
3位	清水寺	京都府
4位	東大寺	奈良県
5位	金閣寺	京都府

（参考）「アジア」からの外国人の場合

順位	地点名	所在府県
1位	大阪城	大阪府
2位	ミナミ界隈	大阪府
3位	清水寺	京都府
4位	東大寺	奈良県
5位	金閣寺	京都府

出典：Destination Kansai （経済産業省　近畿経済産業局2010年5月）より、 関西在住の外国人に対するアンケートで、「行ったことがあり、魅力がある」と回答があったもののランキング

世界で最も魅力的な都市（ワールドベストシティランキング）

順位	都市名	得点
1位	京都	90.21
2位	チャールストン（米）	90.18
3位	フィレンチェ（伊）	89.99

世界的旅行雑誌のひとつ，「Travel + Leisure」誌が行った読者投票「ワールドベストアワード2014」の結果。
ベストシティの採点ポイントは，風景/旧跡・名所，文化/芸術，レストラン/食べ物，人，価値の5つ。

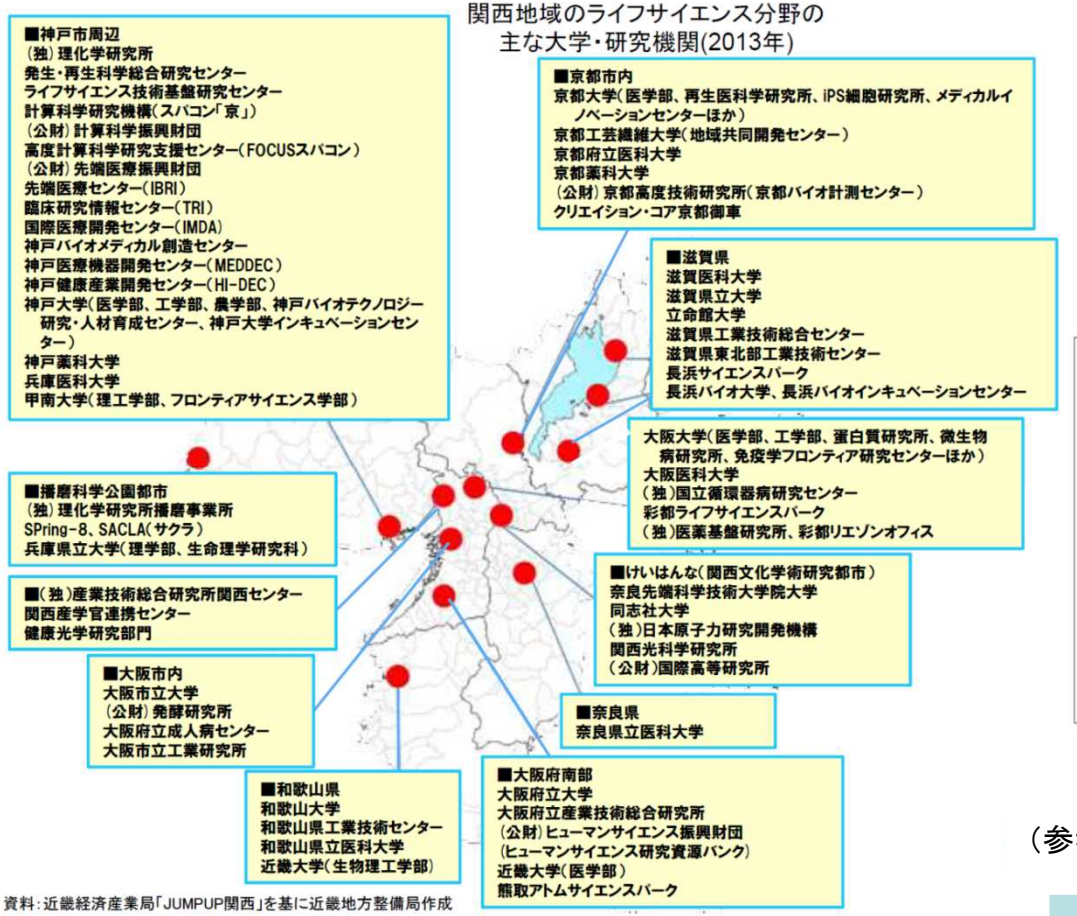
出典：京都市HPより

関西圏の現状と課題③

国土交通省

○ 関西は、医薬品産業のシェアが高く、また、IPS細胞など最先端の研究が行われ、関連する大学や研究機関も多く集積。
○ 国家戦略特区においても、医療機関や研究機関の集積及び連携強化等を目指している。

関西地域のライフサイエンス分野の
主な大学・研究機関(2013年)

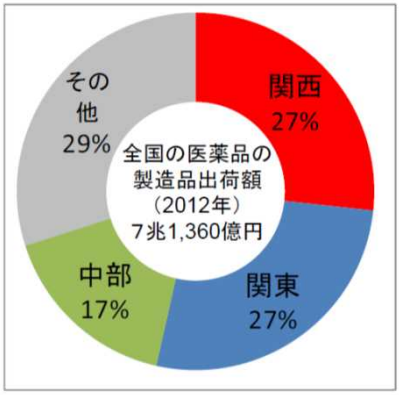


資料:近畿経済産業局「JUMPUP関西」を基に近畿地方整備局作成

国家戦略特区:関西圏(大阪府、兵庫県及び京都府)

■政策課題
①高度医療の提供に資する医療機関、研究機関、メーカー等の集積及び連携強化
②先端的な医薬品、医療機器等の研究開発に関する阻害要因の撤廃、シーズの円滑な事業化・海外展開
③チャレンジングな人材の集まる都市環境、雇用環境等の整備

関西の医薬品産業のシェア



医薬品産業における上位の都道府県

順位	都道府県名	医薬品出荷額(百万円)	全国シェア
1位	埼玉県	962,531	13.5%
2位	大阪府	703,265	9.9%
3位	兵庫県	617,309	8.7%
4位	滋賀県	491,199	6.9%
5位	静岡県	487,474	6.8%

資料:経済産業省「平成24年工業統計表」
注)工業統計細分類における医薬品原薬製造業、医薬品製剤製造業、生物学的製剤製造業、生薬・漢方製剤製造業の製造品出荷額の合計値。
関西:滋賀県,京都府,大阪府,兵庫県,奈良県,和歌山県
関東:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
中部:長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

(参考)ノーベル生理学・医学賞を受賞した日本人2名は、いずれも関西関係者

	受賞年	関西との関わり(抜粋)	
利根川進	1987年	1963年	京都大学理学部　卒業
山中伸弥	2012年	1999年	奈良先端科学技術大学院大学 遺伝子教育研究センター　助教授
		2010年	京都大学iPS細胞研究所　所長

(独)理化学研究所神戸事業所
多細胞システム形成研究センター
(出典:(独)理化学研究所神戸事業所HP)

京都大学iPS細胞研究所(出典:京都大学iPS細胞研究所HP)

出典:近畿圏広域地方計画骨子(案)説明資料より国土交通省都市局作成

関西文化学術研究都市の状況

国土交通省

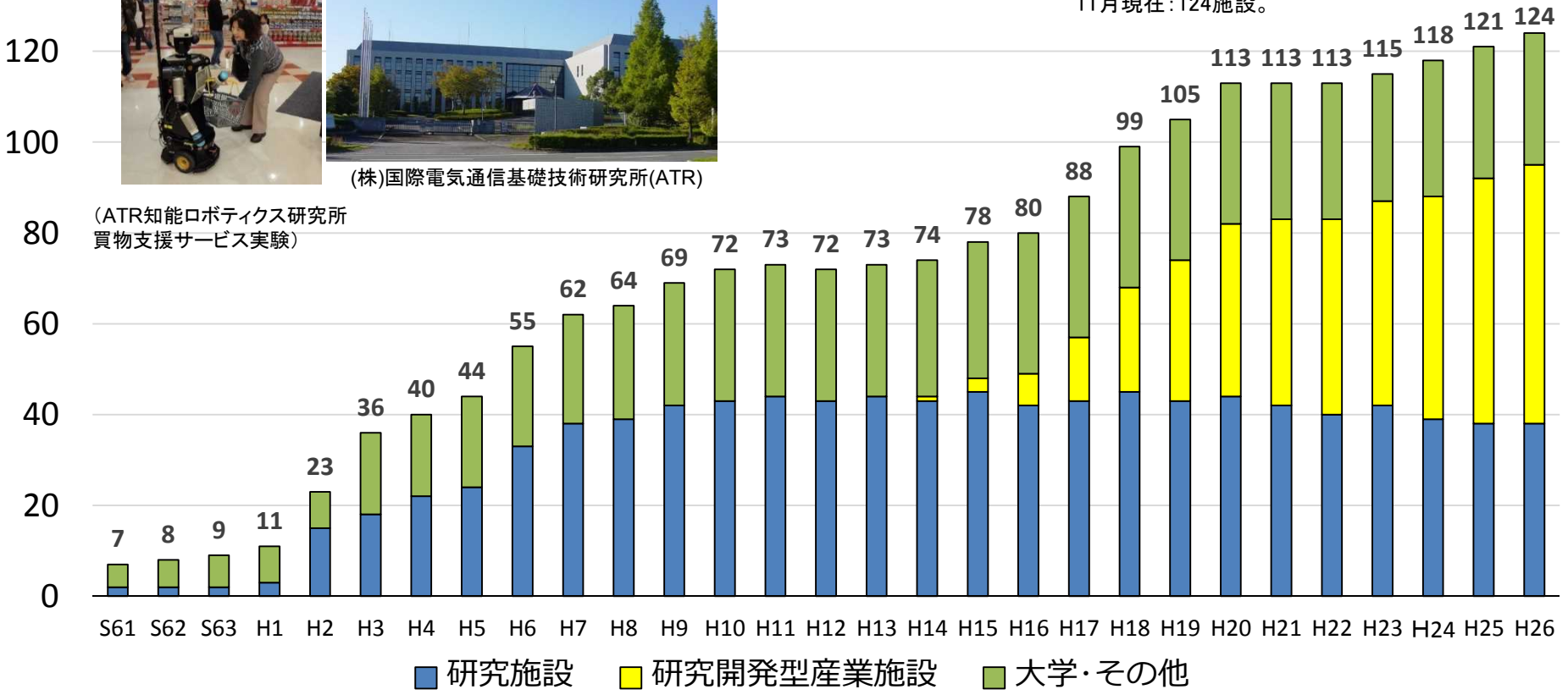
○　文化、学術及び研究の中心となるべき都市を建設することを目的とし、学術、産業、行政及び市民がそれぞれの役割を果たしながら、都市の建設を進めている。
○　今後、うめきた等の拠点との連携を一層強めつつ、ポスト「サード・ステージ・プラン」の策定に向け展開。

文化学術研究施設(※)の推移

※文化学術研究地区において整備される、文化の発展、学術の振興又は研究開発を目的とする施設。平成26年11月現在：124施設。

（ATR知能ロボティクス研究所
買物支援サービス実験）

(株)国際電気通信基礎技術研究所(ATR)



【主な立地施設】㈱国際電気通信基礎技術研究所（ATR）、国立国会図書館関西館、（公財）国際高等研究所、NTTコミュニケーション科学基礎研究所、パナソニック㈱先端技術研究所、（独）情報通信研究機構（NICT）、京セラ、奈良先端科学技術大学院大学、サントリーワールドリサーチセンター【建設中】㈱中央研究所、同志社大学、（独）日本原子力研究開発機構関西光科学研究所、大阪電気通信大学、（独）国立文化財機構奈良文化財研究所

うめきた2期区域 まちづくりの方針

国土交通省

○ 国家戦略特区や国際総合戦略特区などのイノベーション創出に向けた取組がなされる一方、世界の都市総合力ランキングにおいては、大阪市が劣位にある指標として都心部の緑被状況があげられるなど、緑が少ないことが課題の一つ。
○ 1期まちづくりにおいて知的創造拠点（ナレッジキャピタル）を中心に質の高い都市機能の集積がすすめられており、さらに世界の人々を引きつけ、新たな国際競争力を獲得するため、「みどり」と「イノベーション」の融合拠点として、2期区域のまちづくりを推進。

出典：第6回大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会会議・大阪駅周辺地域部会（H26.12.18）より国土交通省都市局作成
http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/cmsfiles/contents/0000293/293192/2-1gaiyou.pdf

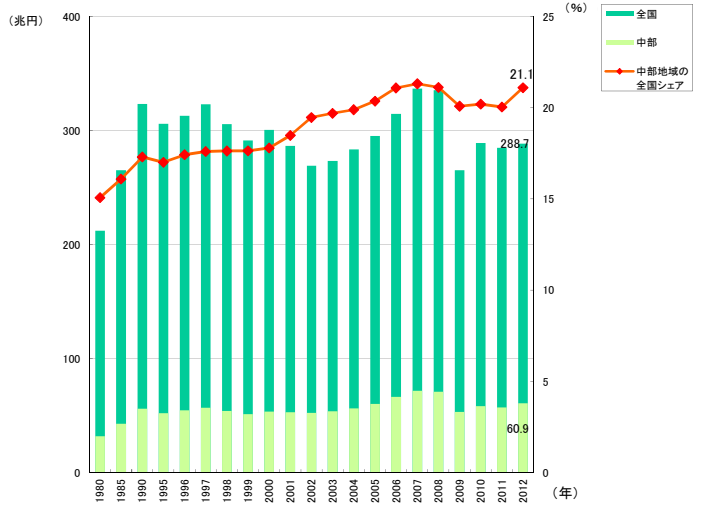
名古屋圏の現状～ものづくり産業の集積地～

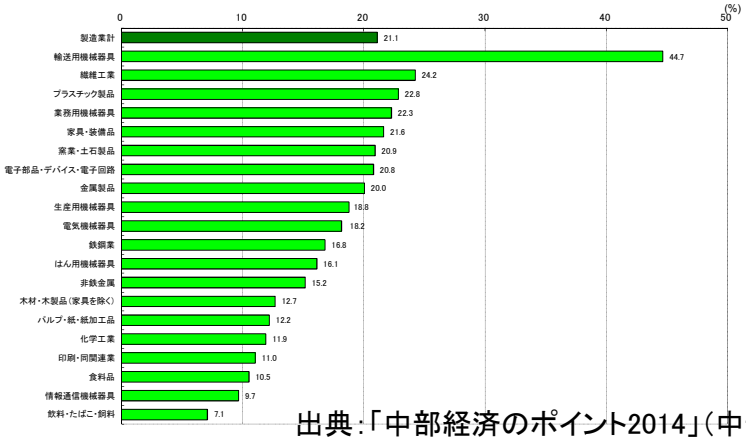
国土交通省

○　名古屋圏には、日本のものづくりをけん引する製造業が集積。
○　自動車産業に加え、航空宇宙産業、機械製造などの生産拠点が集積。また、これらの産業に関連する研究施設の集積やものづくりの基盤技術を有する中小企業群も見られる。
○　ものづくりが集積していることは、名古屋圏でビジネスを行う上での大きな魅力の一つとなっている。

＜中部地域の製造品出荷額等＞

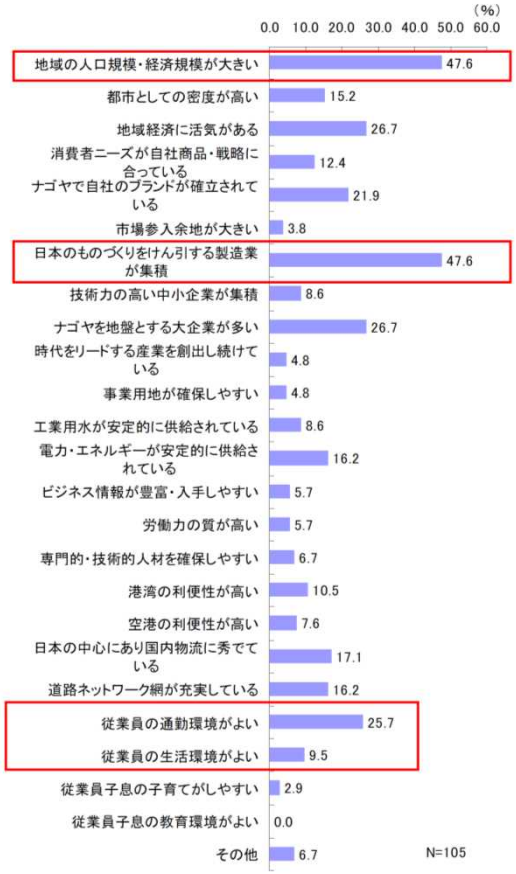
■製造品出荷額等の推移（従業者4人以上の事業所）





出典：「中部経済のポイント2014」（中部経済産業局）

＜名古屋大都市圏でビジネスを行ううえで魅力と感じること＞



※企業アンケート結果（平成23年10月、名古屋市）より
※中部5県（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）に立地する事業所（本社・支社・生産拠点）、計136社を対象

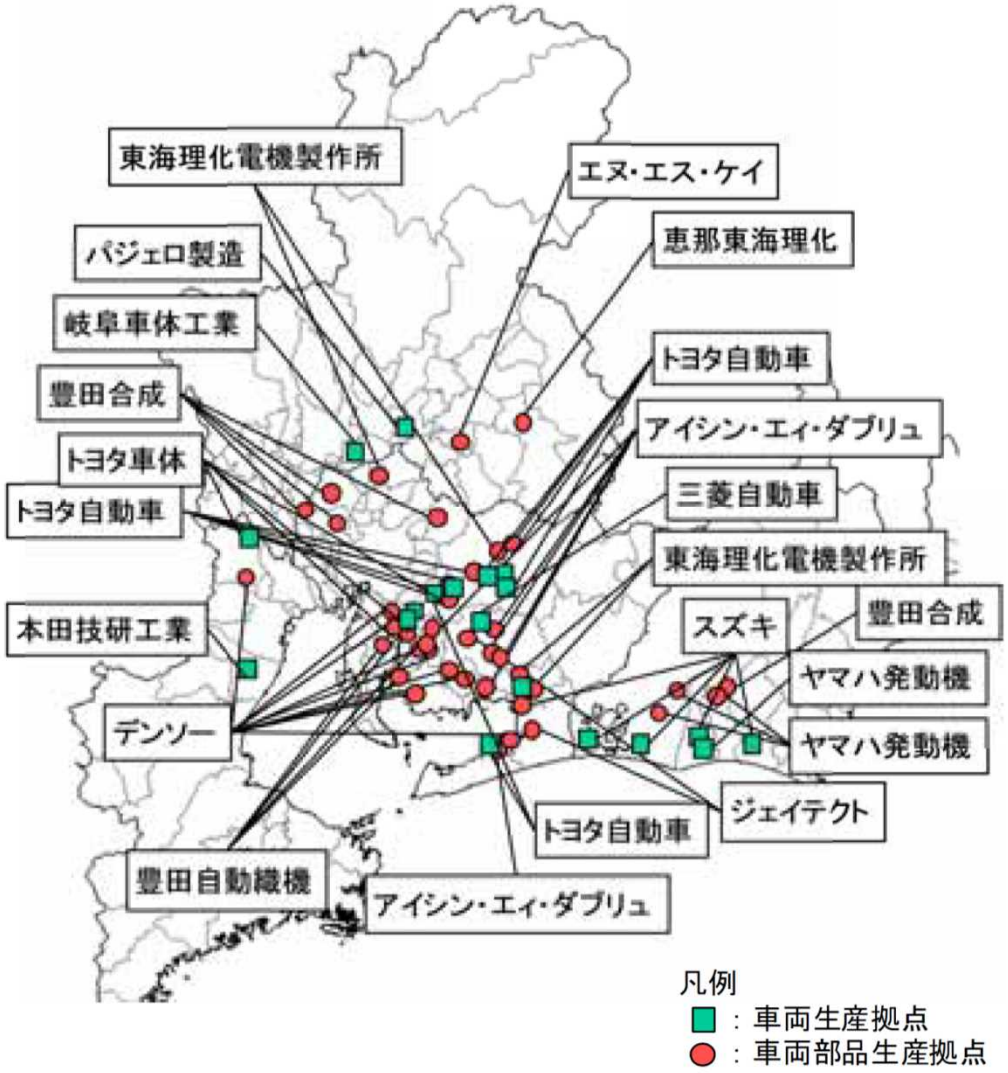
出典：「名古屋大都市圏成長ビジョン」（名古屋市）

名古屋圏の現状②～自動車産業の集積～

国土交通省

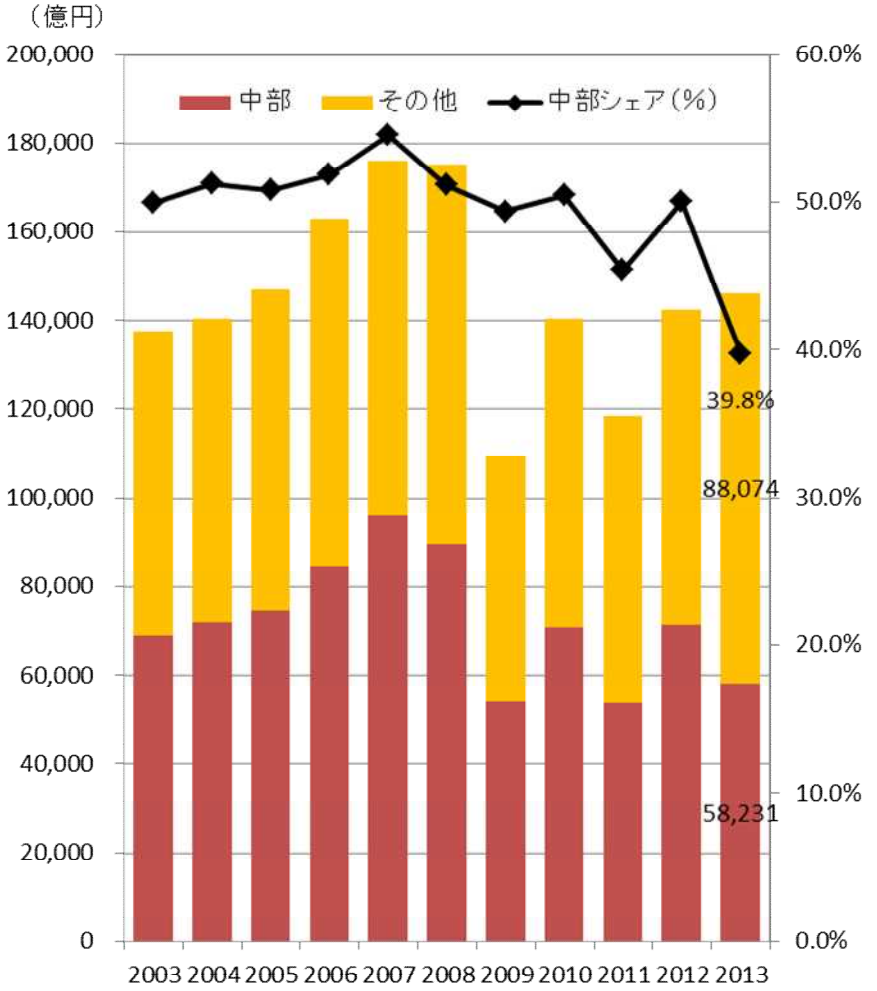
＜自動車産業の集積＞

■自動車産業の生産拠点の分布



出典：「名古屋大都市圏成長ビジョン」（名古屋市）

■乗用車生産金額の推移と中部地域のシェア



出典：「中部経済のポイント2014」（中部経済産業局）

名古屋圏の現状③～航空宇宙産業の集積～

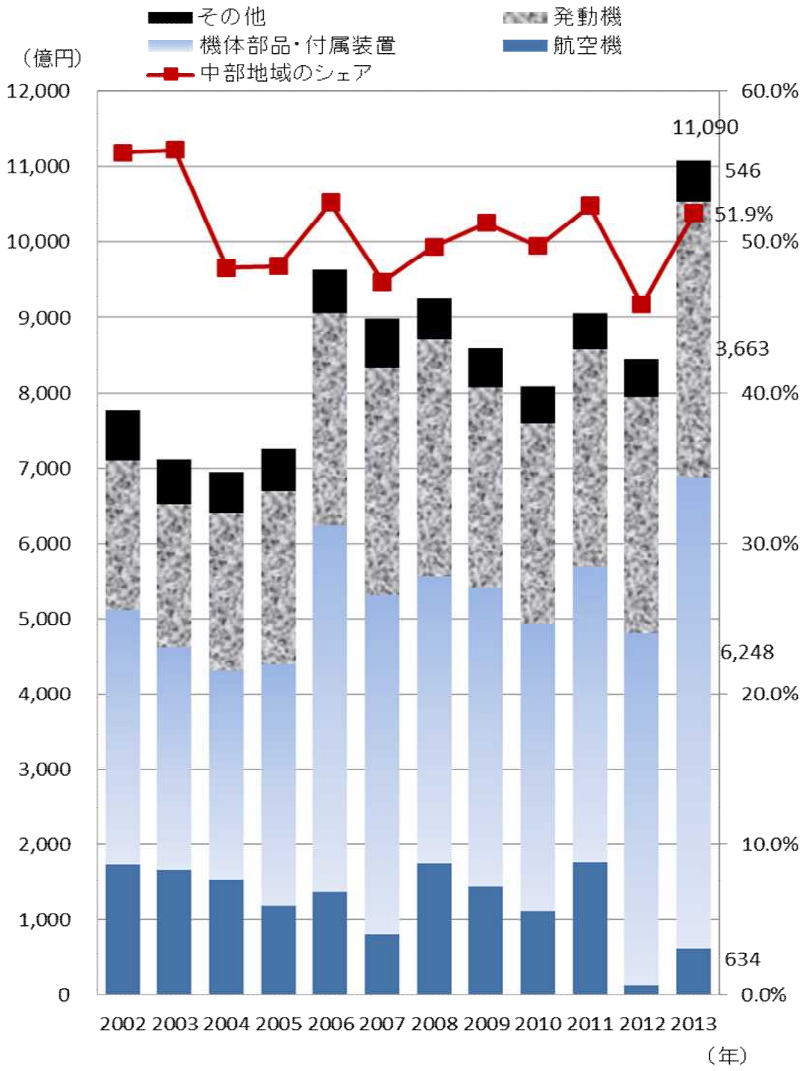
国土交通省

＜航空宇宙産業の集積＞

■航空宇宙産業の生産拠点等の分布

出典：「名古屋大都市圏成長ビジョン」（名古屋市）

■航空機・部品の生産額の推移と中部地域のシェア



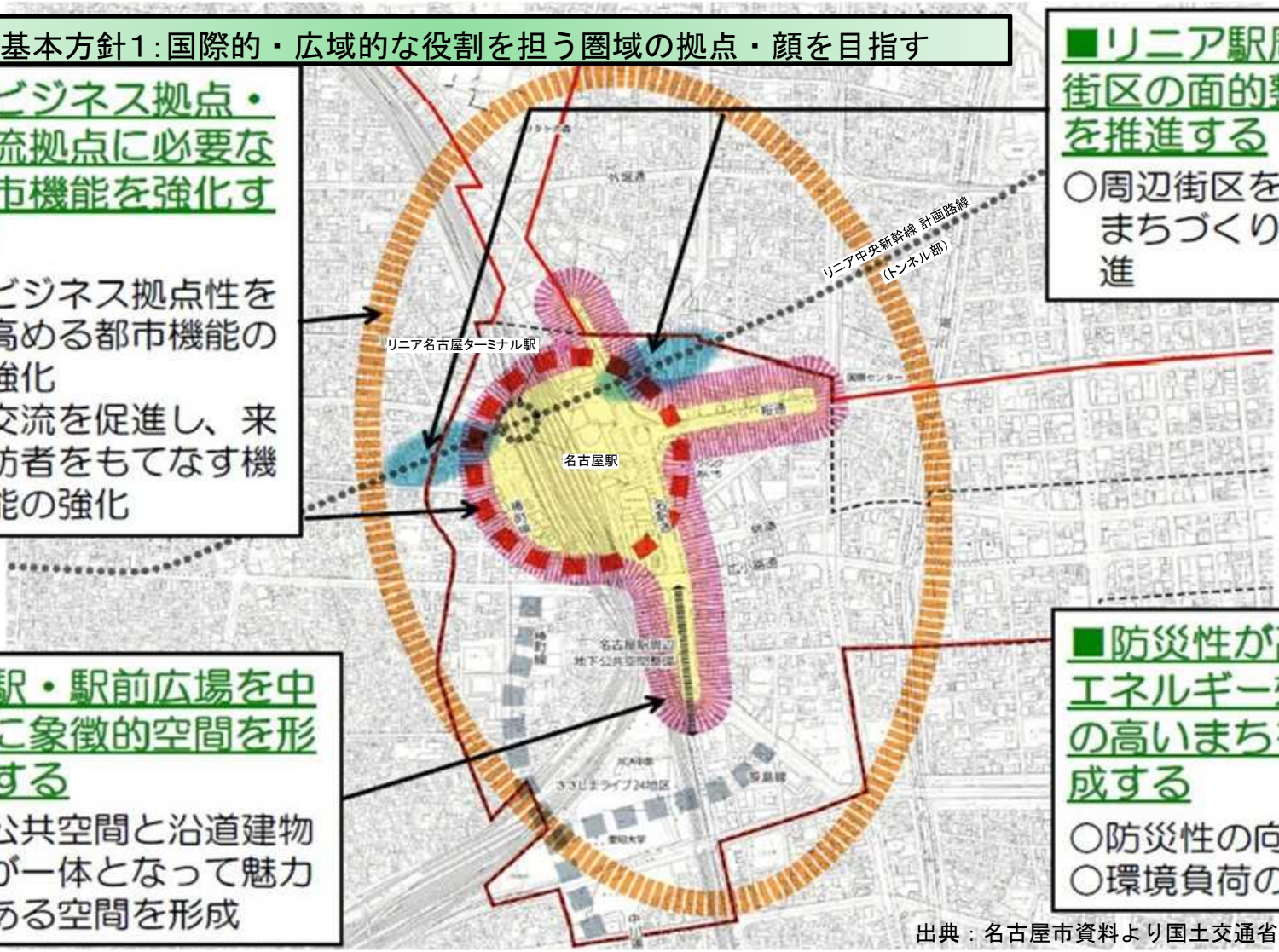
出典：「中部経済のポイント2014」（中部経済産業局）

「名古屋周辺まちづくり構想」（H26.9.29 名古屋市策定）

国土交通省

○ 「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～」を目標とし、リニア開業　を見据えたまちづくりを実行していくため、「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定。
○ 今後、リニア駅周辺の整備等を推進するなど、構想の実現に向けた取組が進められる。

取組例　基本方針1：国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点・顔を目指す



出典：名古屋市資料より国土交通省都市局作成