

避難者・帰宅困難者の安全確保

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

■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

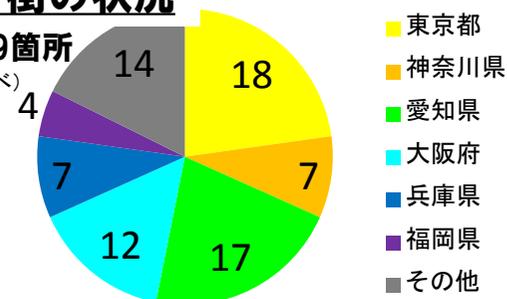
約1,060万人

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)

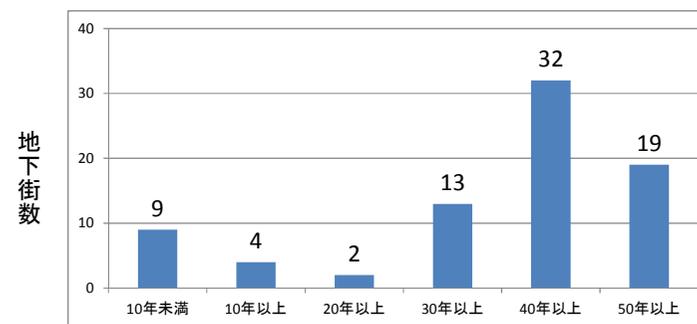


■全国における地下街の状況

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。

主要駅周辺等の帰宅困難者対策

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26年4月19日)
- 京都駅周辺地域 (平成26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

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

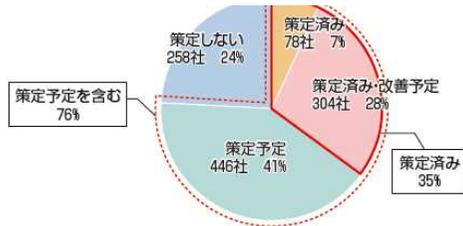


災害時の業務継続に必要なエネルギーの自立化・多重化

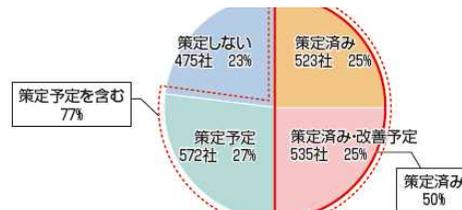
・日本の国際競争力を支える都心部の業務拠点地区について、エネルギーの自立化・多重化など脆弱性の解消が課題。

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

【2011年4月のBCP策定状況】

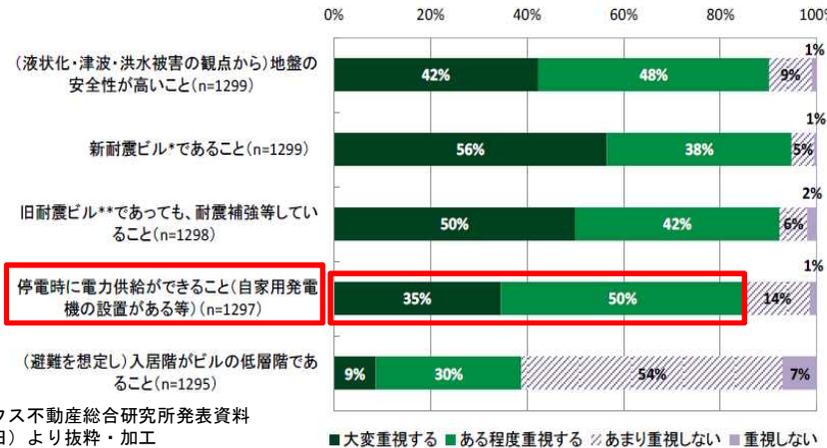


【2012年11月のBCP策定状況】



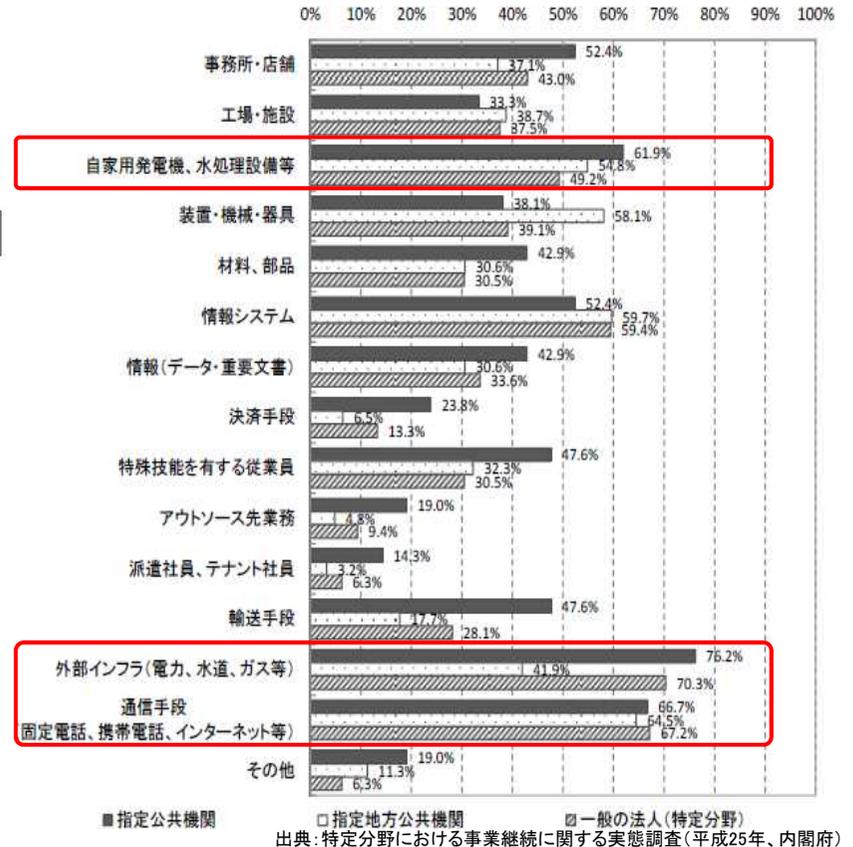
2013年1月10日 森ビル株式会社発表資料より抜粋

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



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

○災害時の業務継続にあたって、電力等のインフラがボトルネックになっている。



出典：特定分野における事業継続に関する実態調査(平成25年、内閣府)

関連計画における記載内容(例)

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

地震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。

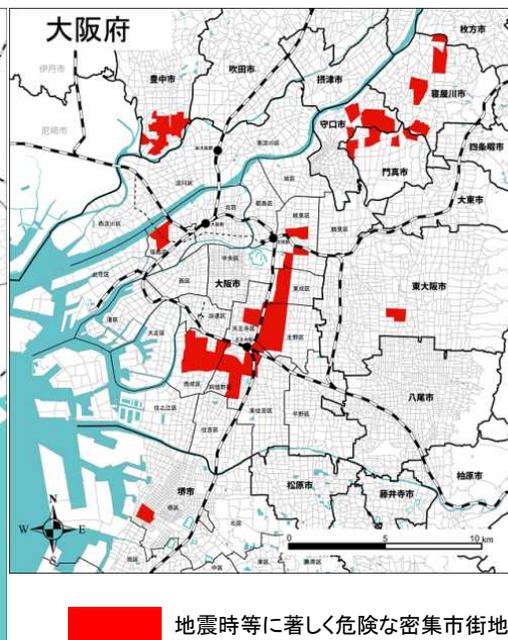
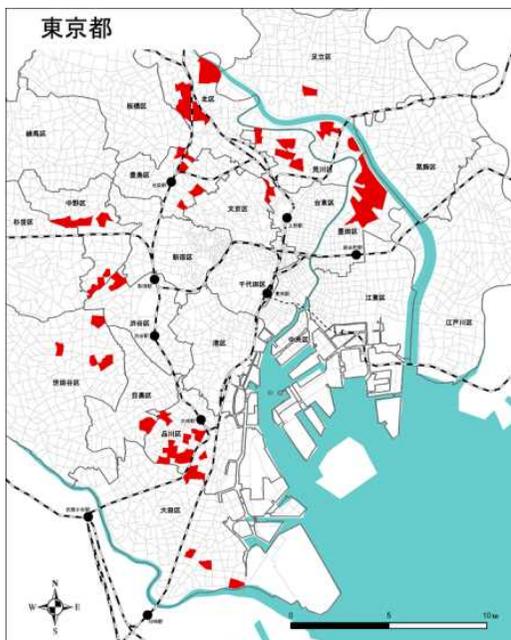
○「地震時等に著しく危険な密集市街地」は、全国で197地区・5,745ha存在

- ・ **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。

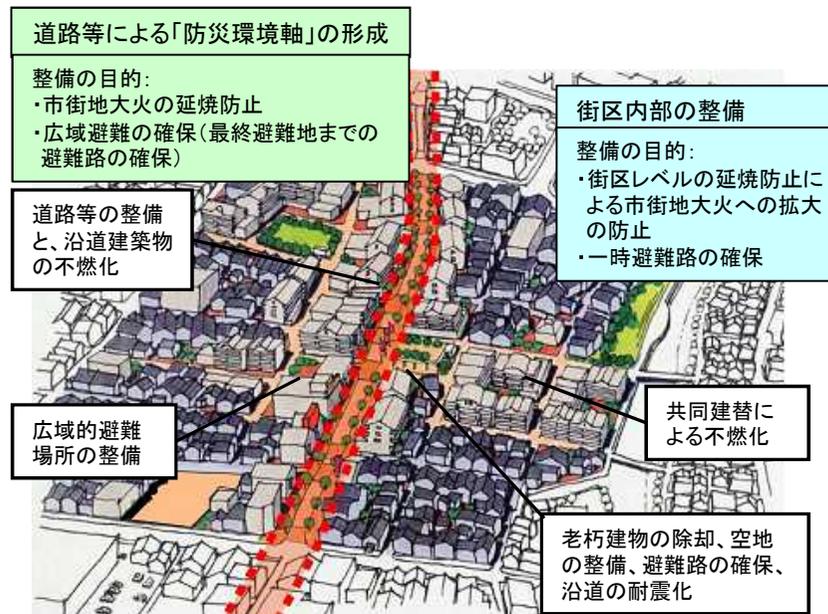
【東京都】 1,683ha

【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



道路等による「防災環境軸」の形成

整備の目的:
・市街地大火の延焼防止
・広域避難の確保(最終避難地までの避難路の確保)

道路等の整備と、沿道建築物の不燃化

広域的避難場所の整備

共同建替による不燃化

街区内部の整備

整備の目的:
・街区レベルの延焼防止による市街地大火への拡大の防止
・一時避難路の確保

老朽建物の除却、空地の整備、避難路の確保、沿道の耐震化

地下街の防災・老朽化対策

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



通路幅を拡幅

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

平成26年度に創設

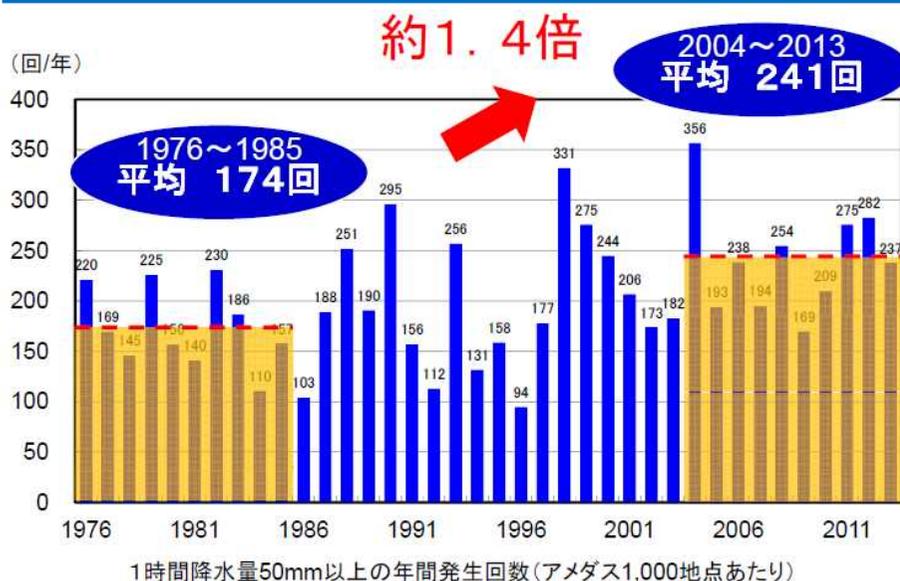
周辺のビルや鉄道駅等との連携した取組の推進

激甚化する自然災害への対応

頻発化・激甚化する風水害

■局地化・集中化・激甚化する降雨

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



■広島豪雨による土砂災害の例

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

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



(出典：国土地理院、消防庁ホームページ)

取組の現状

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

浸水被害の発生状況

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

	浸水・被害地区	発成年月日	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



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



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

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実行可能な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：未想定

- 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、「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

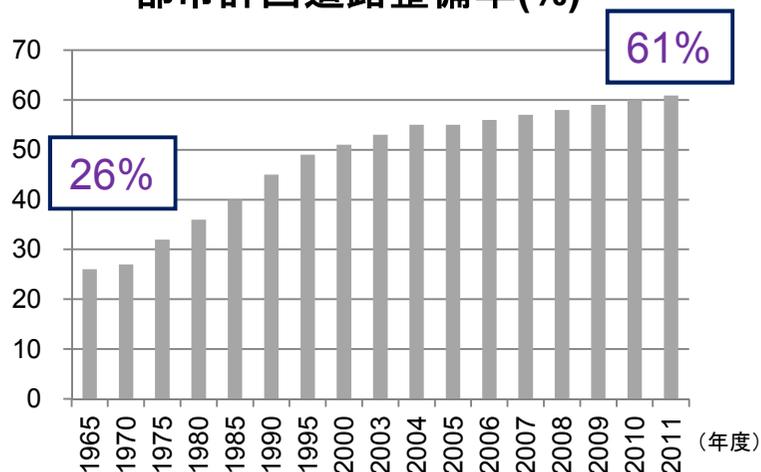
社会経済の壊滅的な被害を回避する

- 最悪の事態を想定・共有し、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。

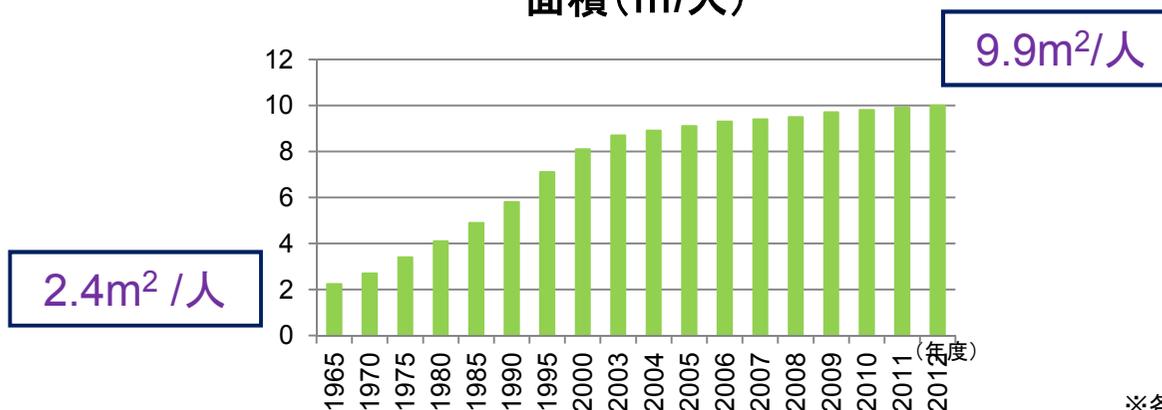
都市計画道路整備率(%)



下水道処理人口普及率(%)



一人当たり都市公園等面積(m²/人)



※各グラフの出典：国土交通白書

- 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

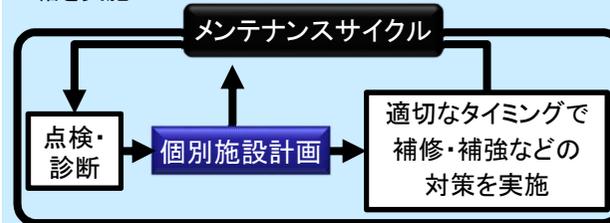
※: 国土交通省所管の10分野の国、地方公共団体等が管理する建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。

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3,700億円	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】



堤防等を実測したレーザ点群
車両に搭載した高解像度カメラやレーザスキャナにより、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



下水道管きょ施設に起因する陥没

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

研究機関等の技術的助言



国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画) 〈H26.5.21決定〉

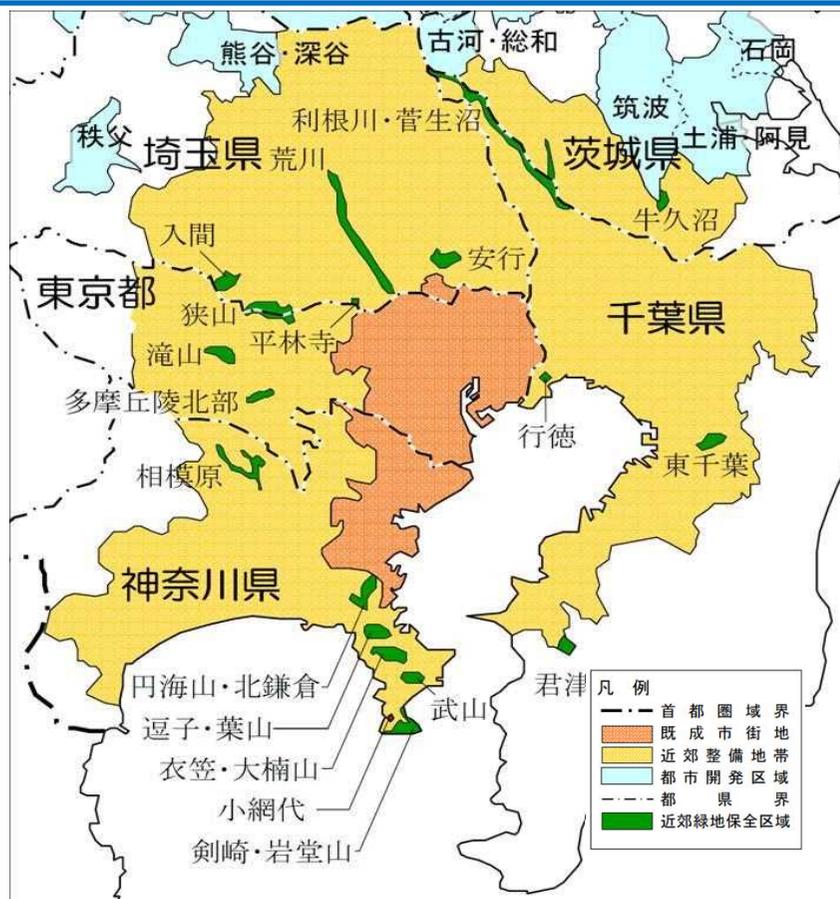
- メンテナンスエンジニアリングの構築に向けた道筋を提示した「メンテナンスの指針」
- メンテナンスサイクルを全国に根付かせ、メンテナンス元年の危機感と行動を未来へ継承

主要内容

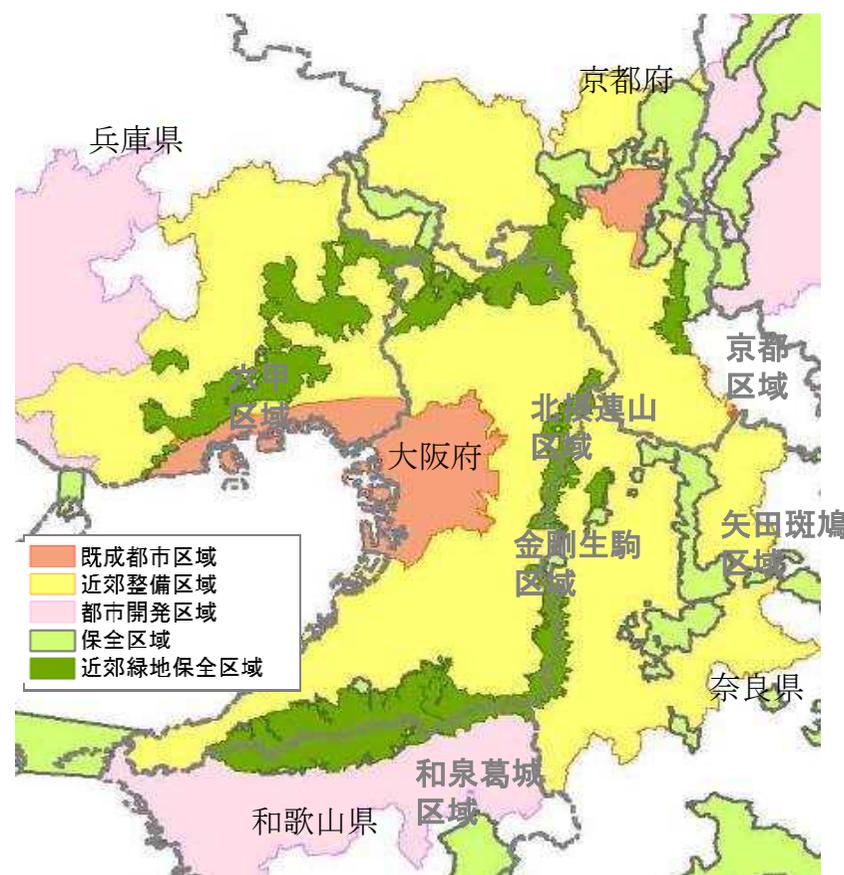
- ・ 新たな基準等の運用開始
- ・ 新たなデータベースの稼働
- ・ 集約化・撤去等
- ・ 資格制度の充実
- ・ 管理者間の相互連携
- ・ 技術者の活用体制の構築 等

近郊緑地保全区域の状況

- 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

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」



多摩・三浦丘陵の緑と水景に関する広域連携会議

小網代近郊緑地保全区域

■ 保全すべき自然環境(ゾーン) ■ 保全すべき自然環境(河川)

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

○具体的な取組みの事例

【事例①】小網代近郊緑地保全区域(1. 三浦半島ゾーン)

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



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

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

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



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)

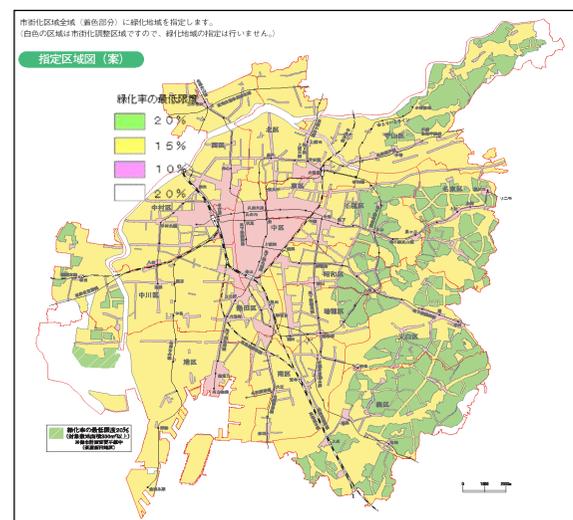
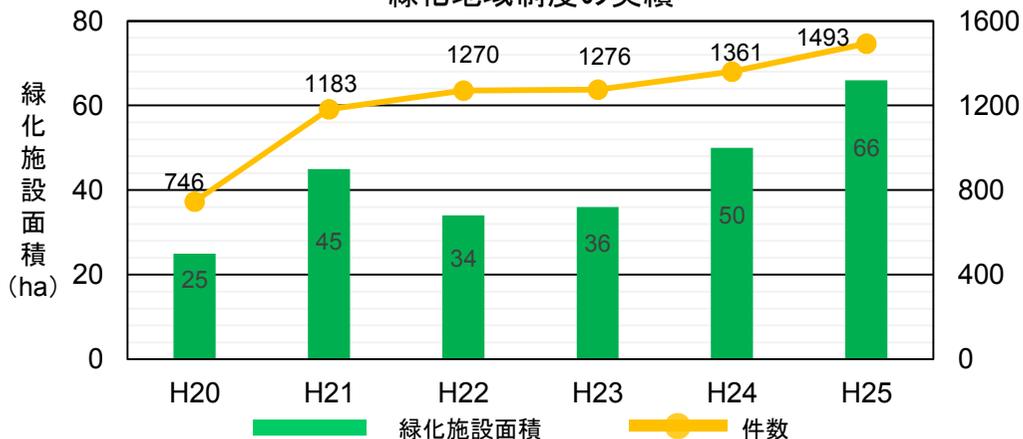
* 都市計画に定める緑化率の最低限度の上限 :

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)

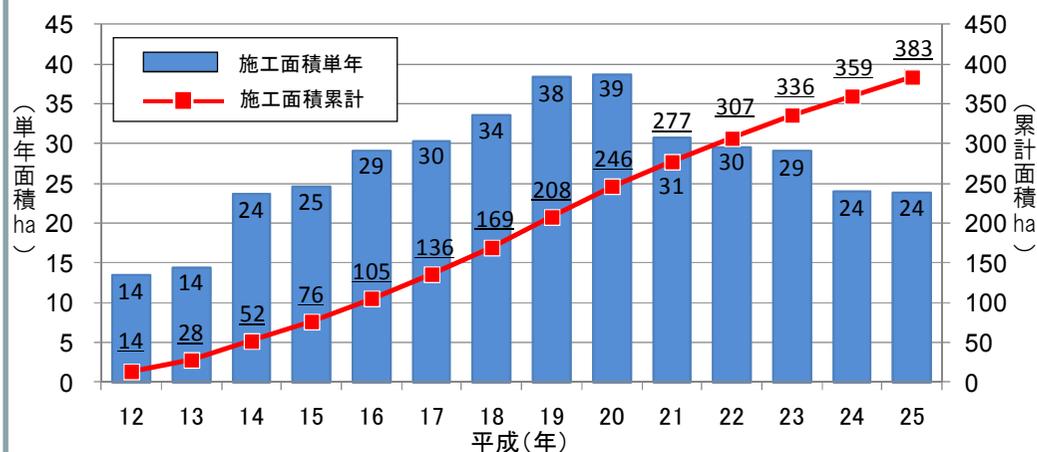
緑化地域制度の実績



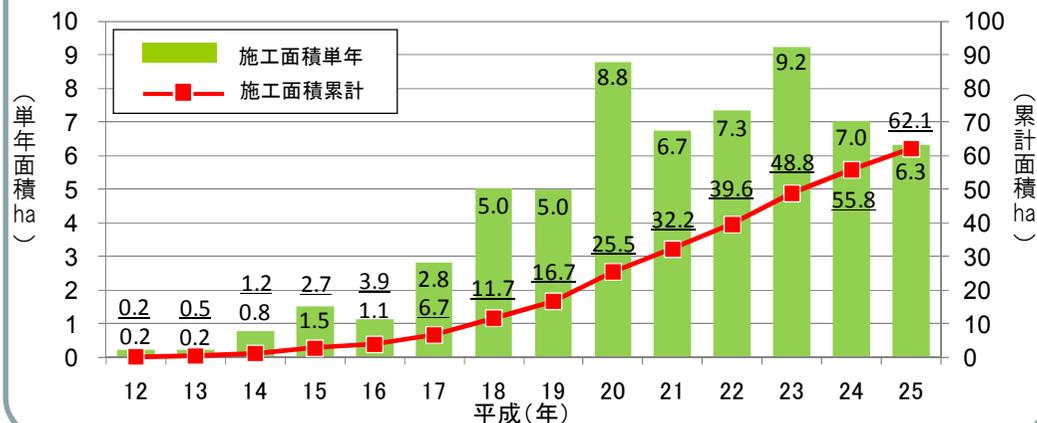
屋上・壁面緑化の推進

- 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)



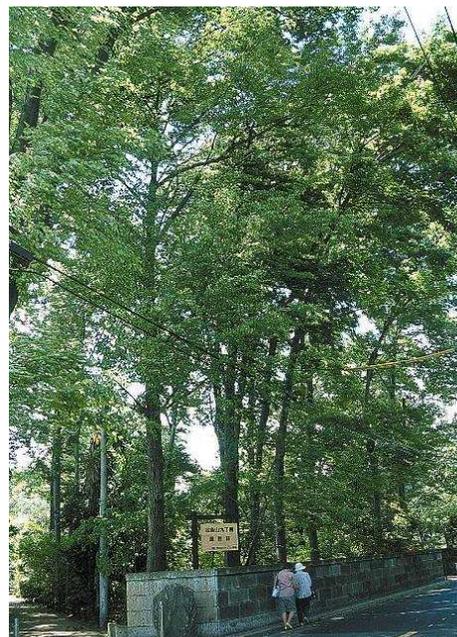
□ 市民緑地制度

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



55
【事例】北烏山九丁目屋敷林市民緑地
(東京都世田谷区、約2,490m²)

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

【事例①】 アークヒルズ 仙石山森タワー (東京都港区、森ビル株式会社)

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

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

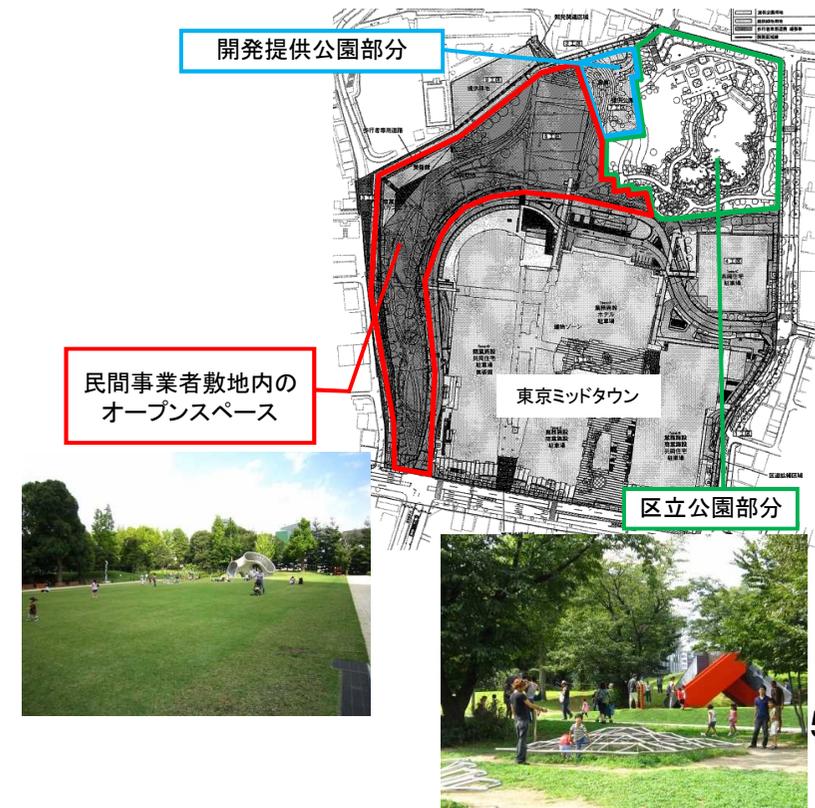
- ・地区計画を適用し、民間が設置するオープンスペースと区立公園が連続し、一体的に活用できる約4haのオープンスペースを整備。
- ・都市公園の再整備、日常的な維持管理を協定により民間事業者側が実施。



仙石山森タワーにおける緑の配置

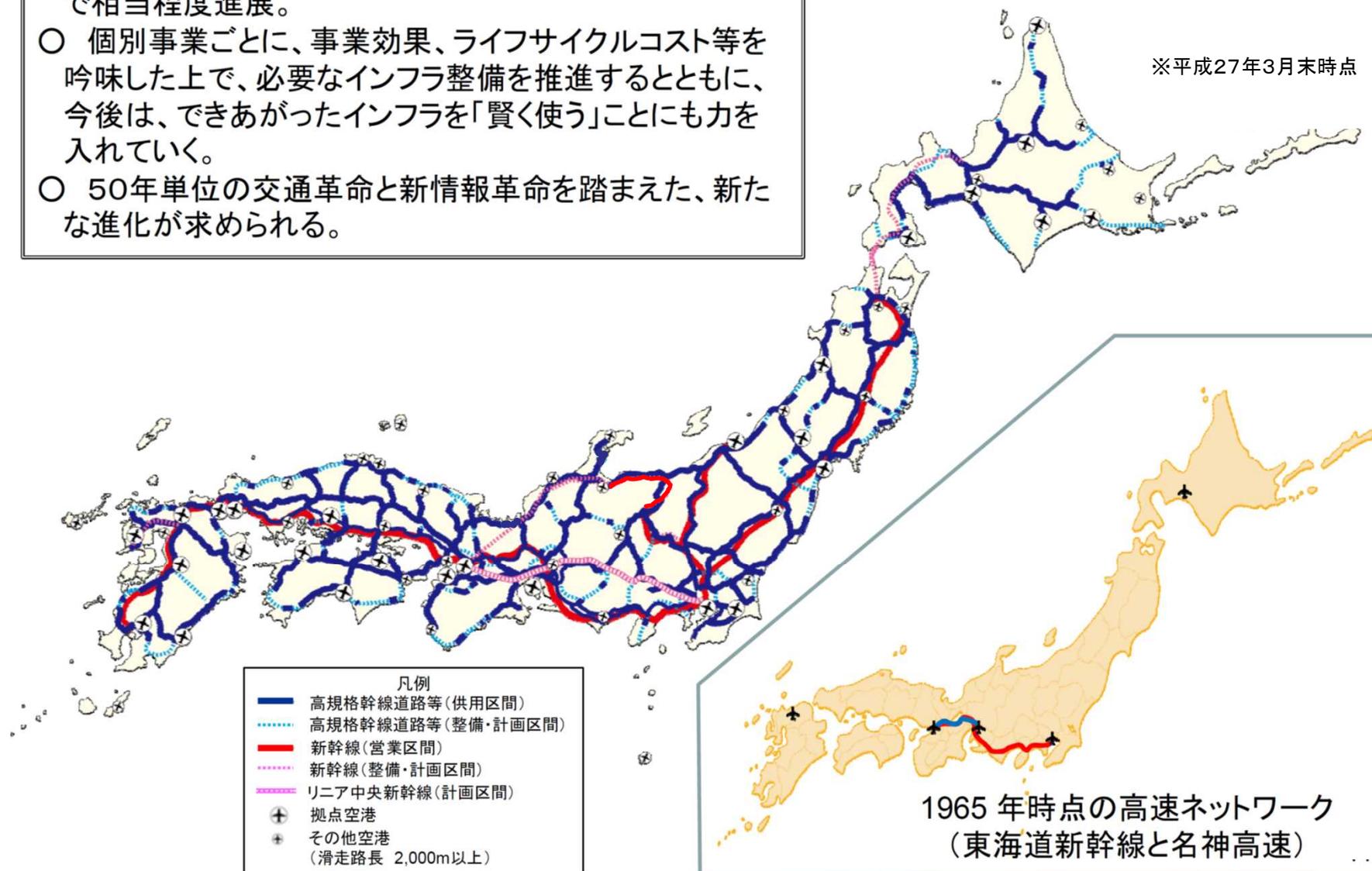


仙石山森タワー周辺の緑のネットワーク



我が国の高速交通ネットワークの状況

- 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。



三大都市圏の道路ネットワーク

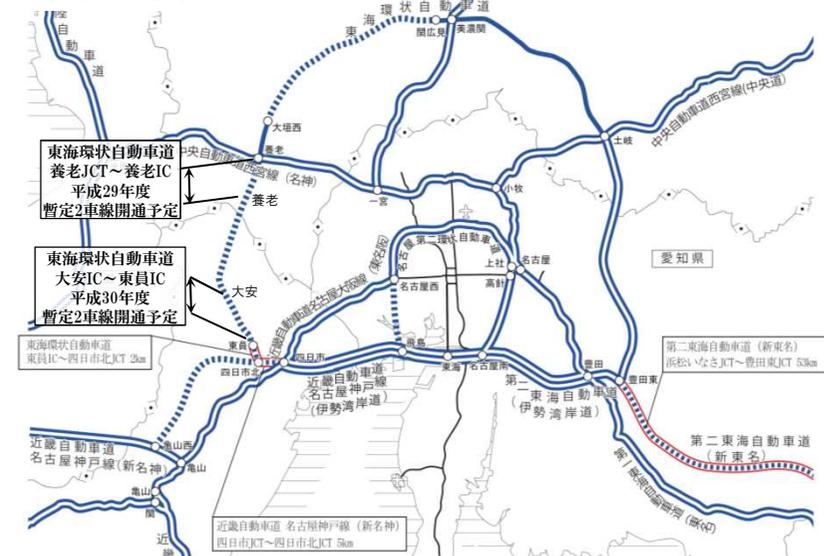
(東京圏)



(大阪圏)



(名古屋圏)



(出典)

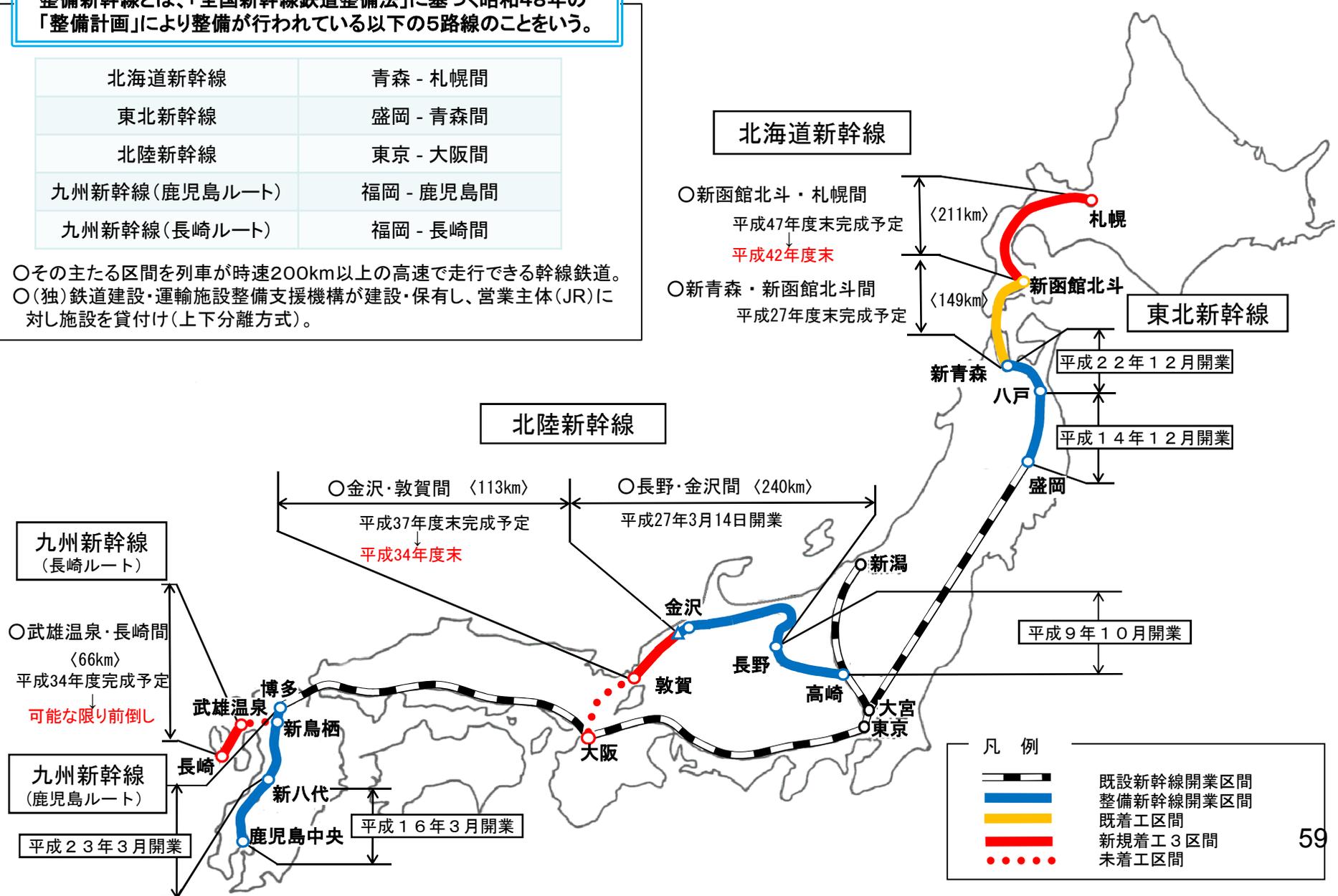
- ・平成27年度道路関係予算概要(国土交通省 H27.1)
- ・関東地方整備局ホームページ(3環状道路の開通予定)
- ・中部地方整備局記者発表資料(H27.4.9)
- ・NEXCO西日本ホームページ(高速道路開通情報)

全国の新幹線鉄道網の現状

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

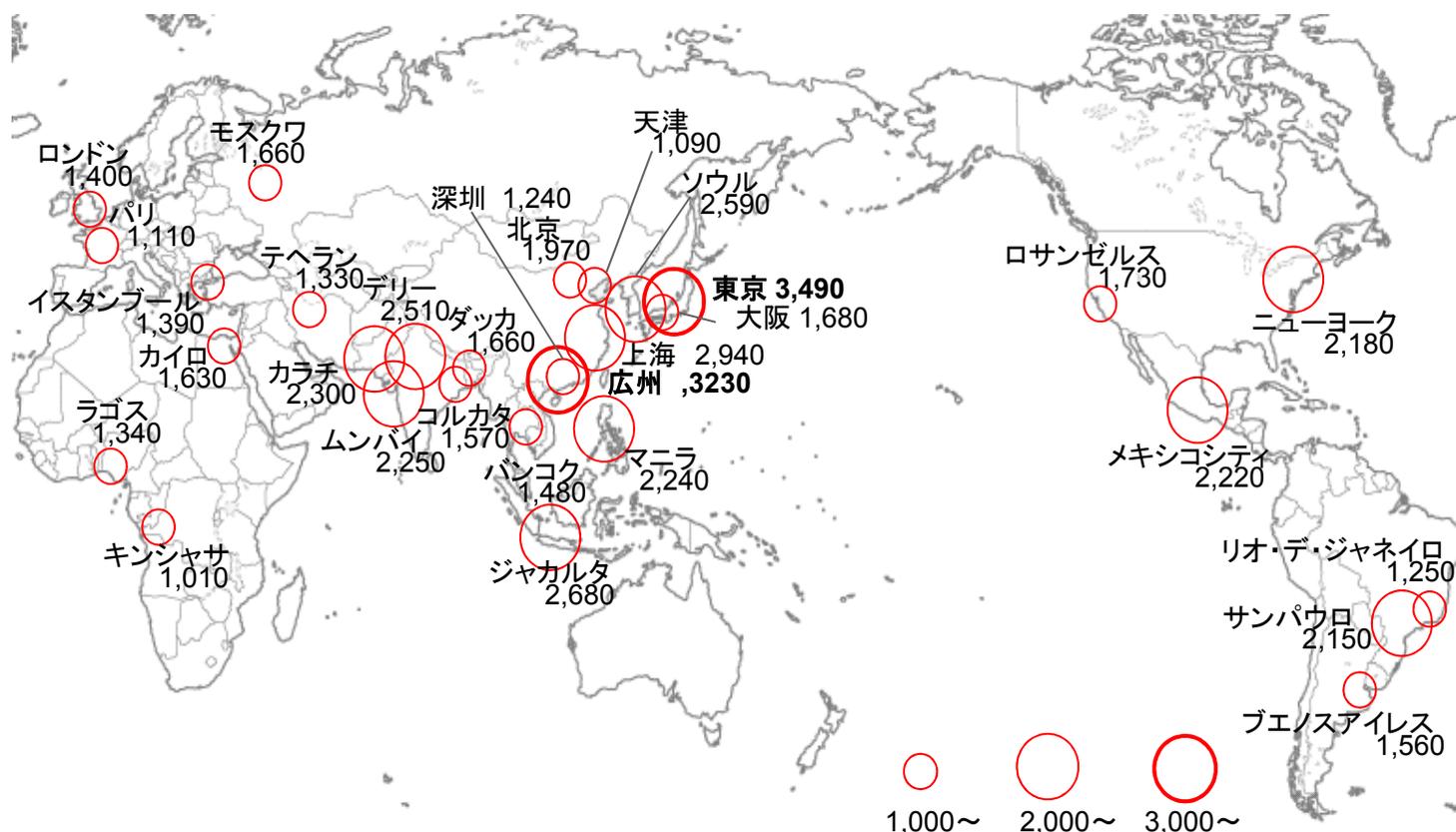
○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
 ○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成①

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

世界の主要都市における人口 (2014年) (単位:万人)



都市人口ランキング (2014年)(単位:万人)

東京・大阪・名古屋 6,015

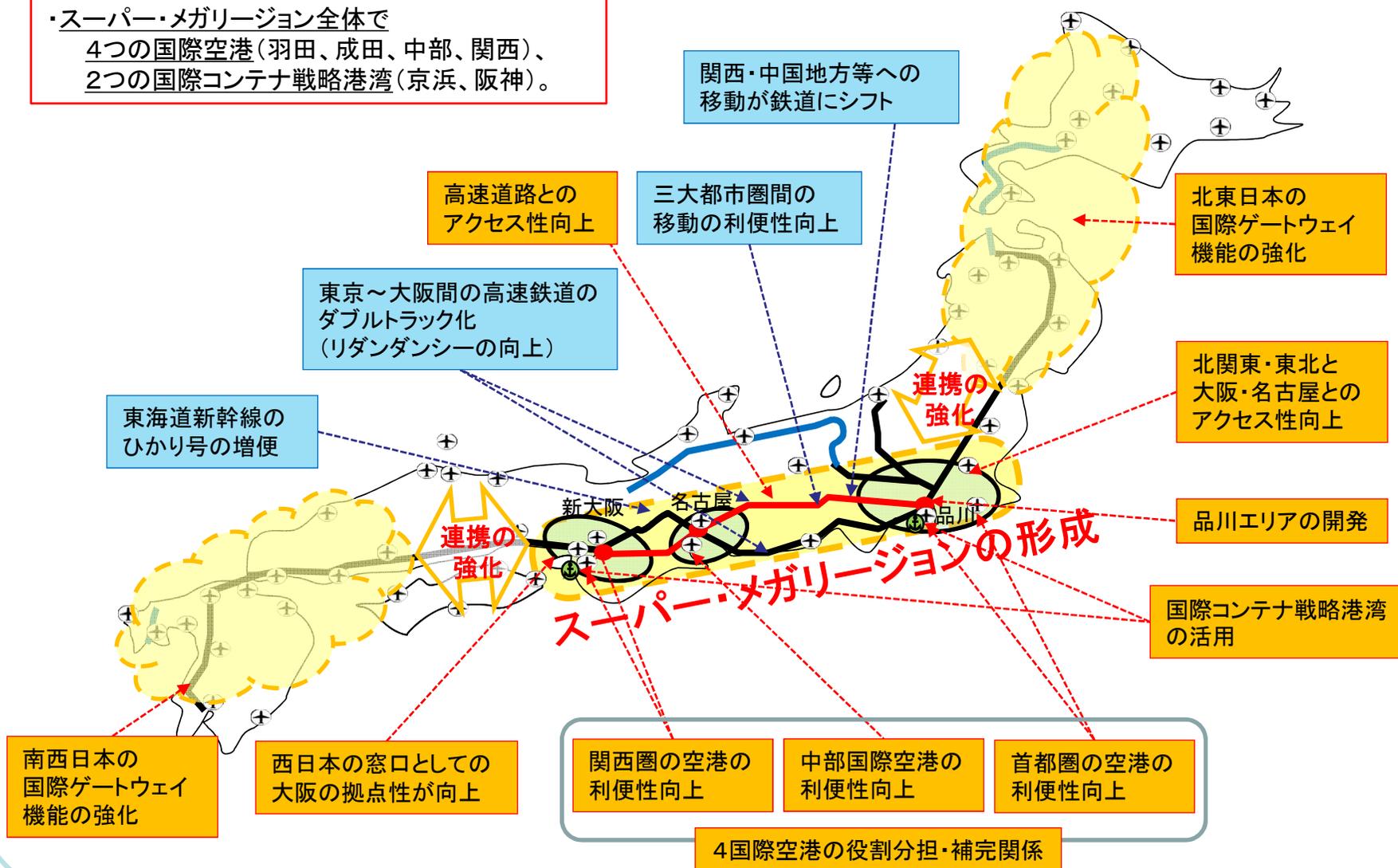
1 東京	3,490
2 広州	3,230
3 上海	2,940
.....	
14 ロサンゼルス	1,730
15 大阪	1,680
16 ダッカ	1,660
.....	
40 ハイデラバード	860
41 名古屋	845
42 ワシントン	820

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

スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成②

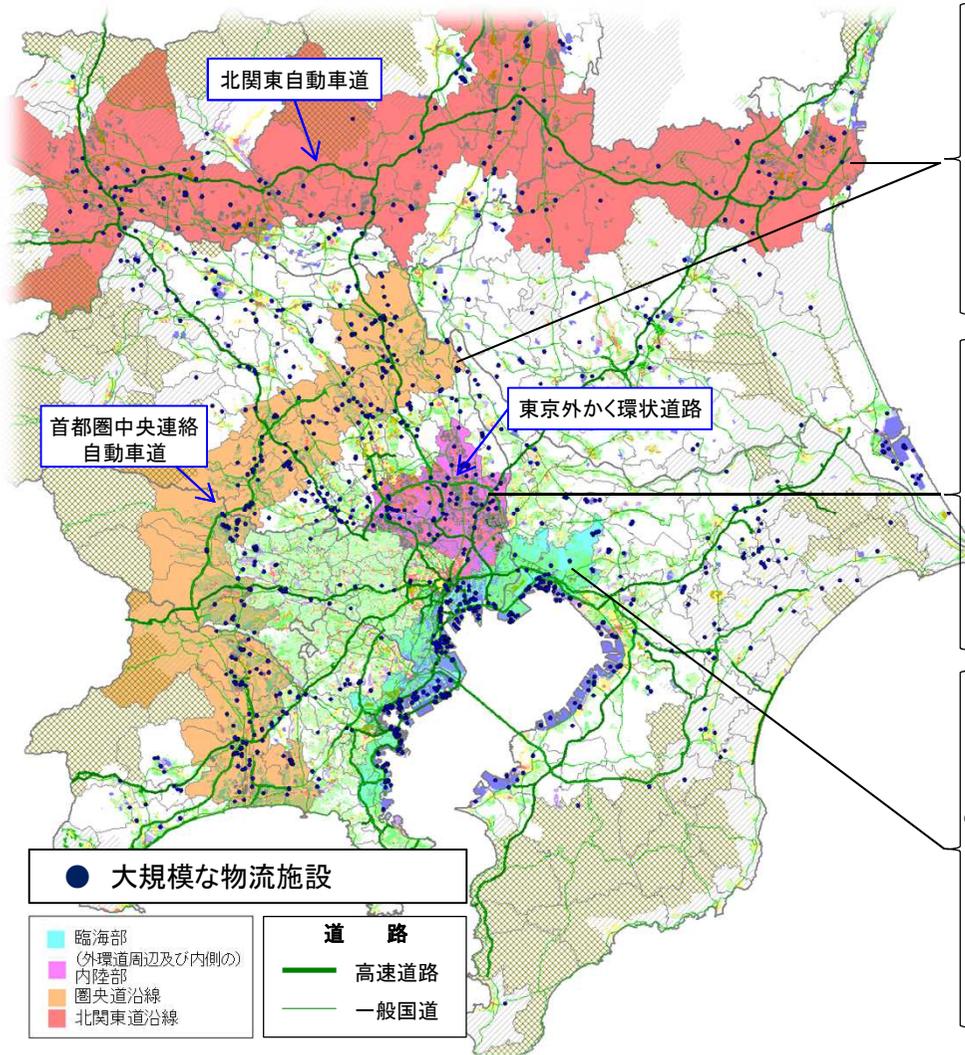
リニア中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成

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

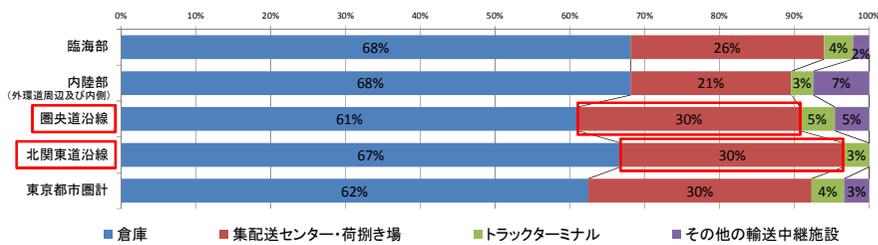


各エリアに立地している物流施設の特性(首都圏)

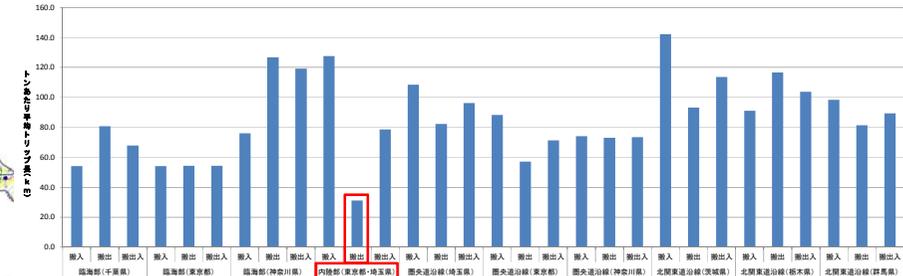
- 北関東道周辺や圏央道周辺は、道路ネットワークの改善により、物流施設の立地が進んでおり、施設の種類としては集配センター・荷捌き施設の割合が臨海部、外環道周辺及び内側の内陸部と比較して大きい。
- 外環道周辺及び内側の内陸部に現在立地している物流施設の搬出入重量の平均輸送距離をみると、他のエリアに比べて、特に搬出側の輸送距離が短いという特徴がみられ、都市内配送拠点といった特徴を有している。
- 全物流施設の主な搬入圏域の構成をみると、臨海部では他地域に比べて海外の割合が高い。



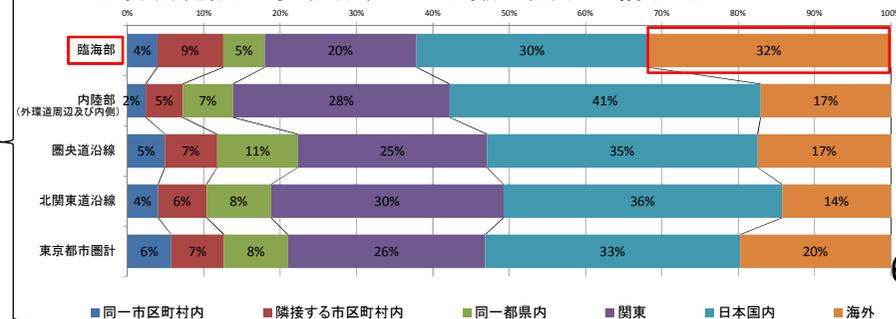
<2000年以降に開設された敷地面積3000㎡以上の物流施設の施設種類の構成比(運輸業のみ)>



<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>

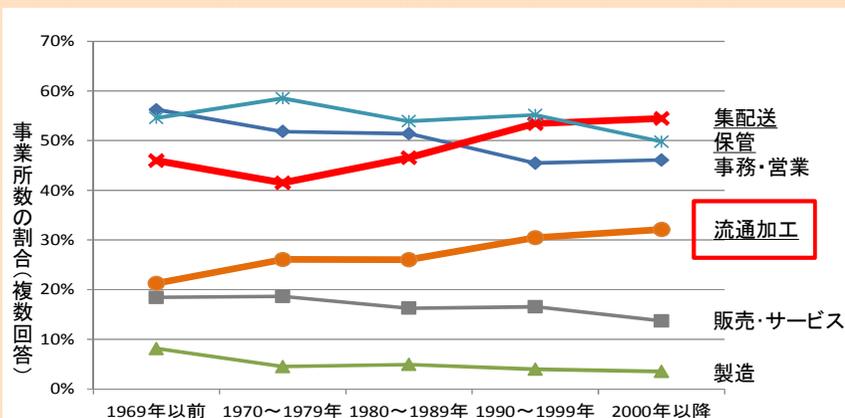


近年の物流を取り巻く状況

- 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＞

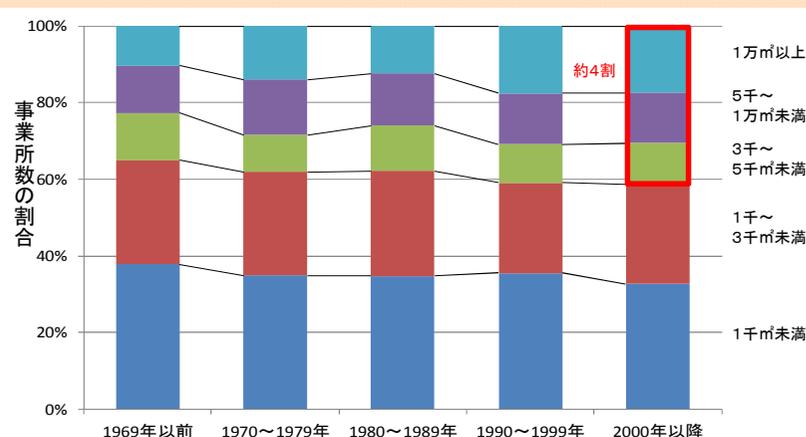


＜包装＞

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

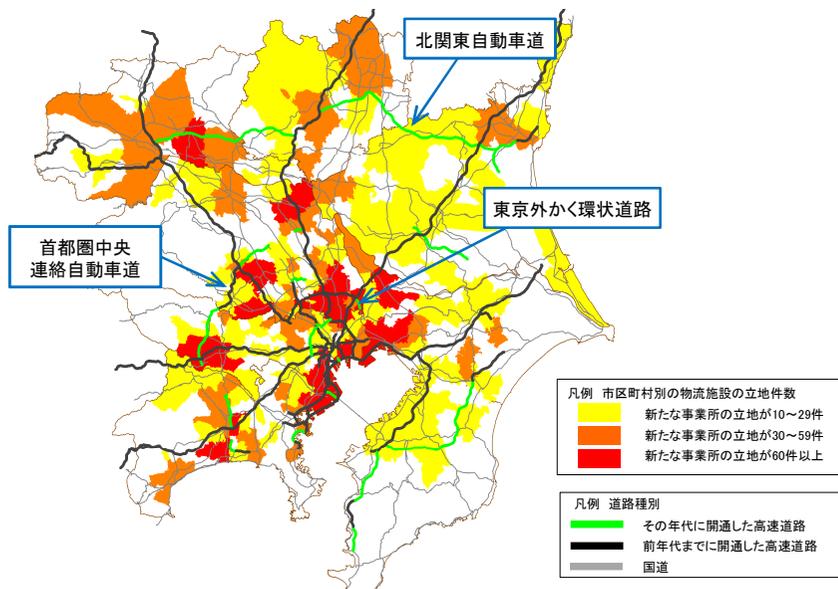
出典：ロジポート相模原HP、GLP投資法人HP

物流を支える施設の状況(首都圏)

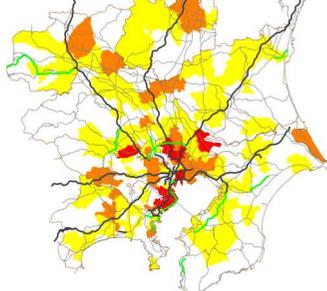
- 物流施設の立地状況として、京浜港に近接した臨海部のほか、内陸部では圏央道(首都圏中央連絡自動車道)などの高速道路沿いを中心とした輸送の便のよいエリアへの物流施設の立地が進展。
- 東京都市圏に立地している物流施設の中には、建設から30年以上が経過した物流施設も存在しており、東京湾沿岸の臨海部のほか、内陸にも分布。
- 今後、物流施設の適切な立地及び機能更新の促進が重要。

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＞



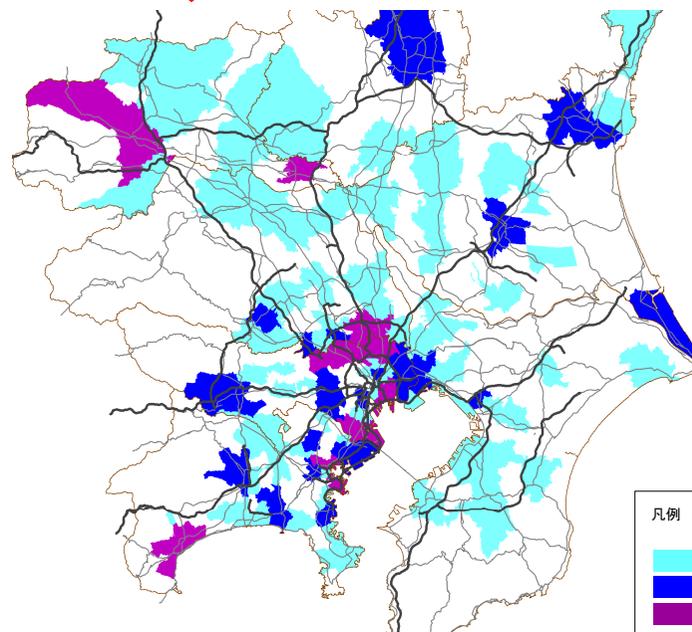
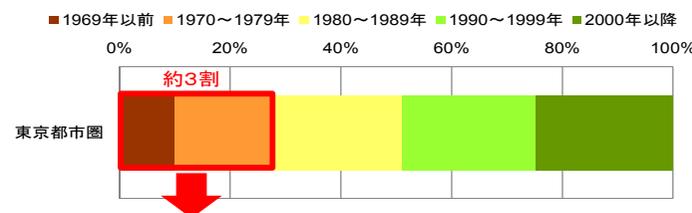
＜参考:1980~1989年に開設＞



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＞

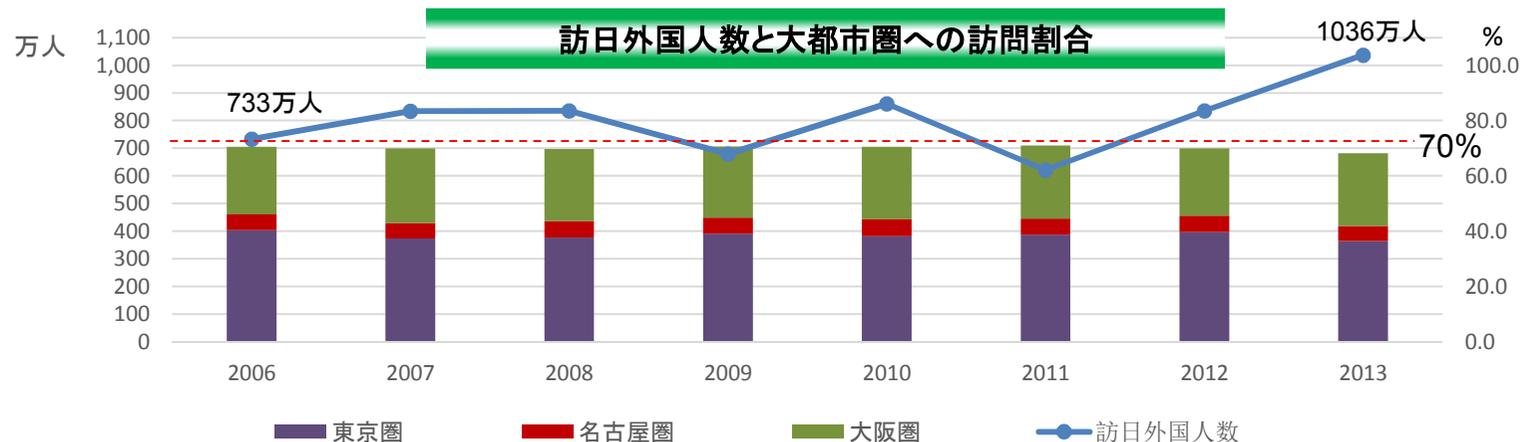


＜建設年が1979年以前の物流施設の立地件数(市町村別)＞

出典:第5回東京都市圏物資流動調査結果

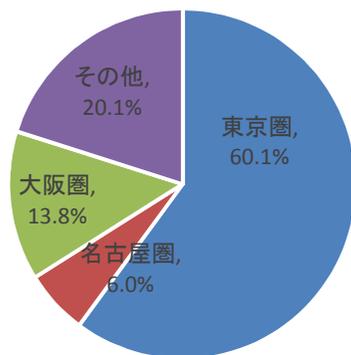
観光立国に向けた訪日外国人と大都市圏への訪問割合

- 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。

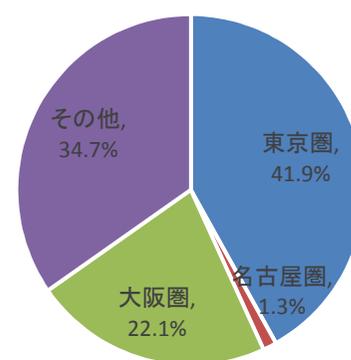


出典：訪日外国人数はJNTO「訪日外客数の動向」、訪問割合は2010まではJNTO「訪日外客訪問地調査」、2011からは観光庁「訪日外国人消費動向調査」より国土交通省都市局作成

ビジネス目的



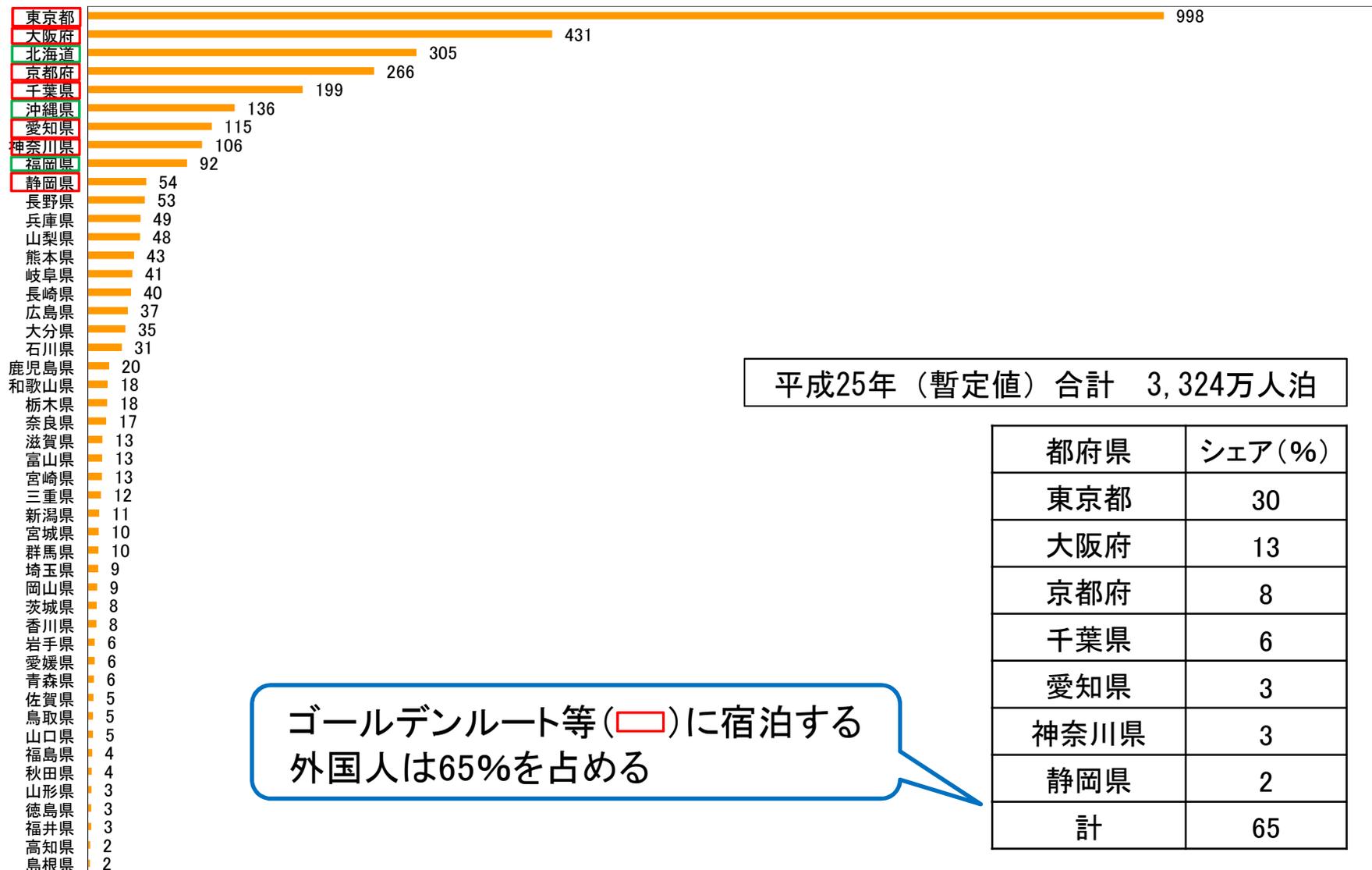
観光・レジャー目的



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

都道府県別外国人延べ宿泊者数(平成25年 暫定値)

- 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。



ゴールデンルート等(□)に宿泊する外国人は65%を占める

- 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

MICE誘致に向けた取組(福岡市)

- 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

広域観光周遊ルートを取組

昇龍道の取組(中部・北陸・近畿)



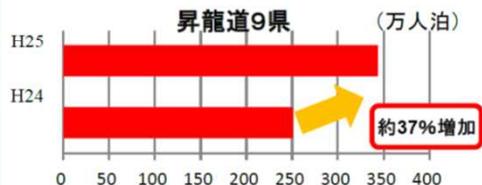
中部北陸9県を「昇龍道」として知名度向上のための官民挙げたプロジェクトを開始

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



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)

成長のエンジンとしての東京①

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%)

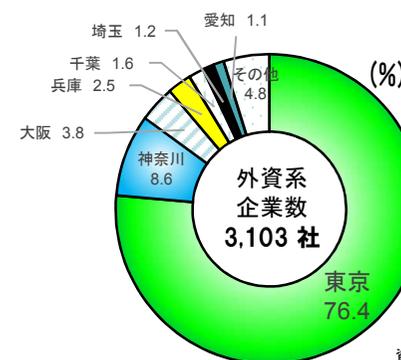
都内総生産(名目)
93兆945億円(19.7%)
(2012年度速報値)
※総生産額における第3次産業の比率は9割弱

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。

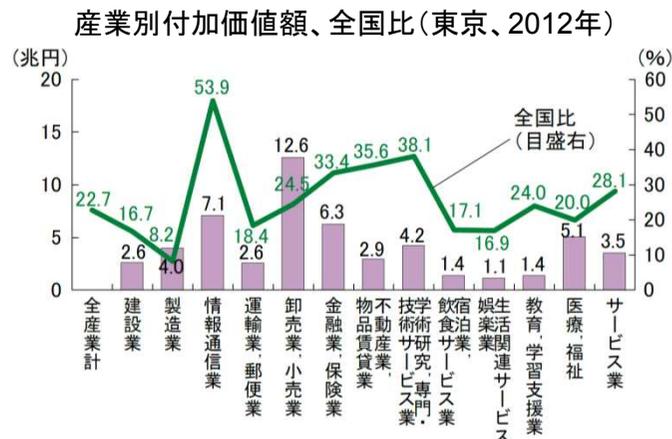
国内外資系企業の本社所在地割合(全国、2013年)



資料 東洋経済新報社「外資系企業総覧」

東京の生み出す付加価値額は、全国の2割を占めている

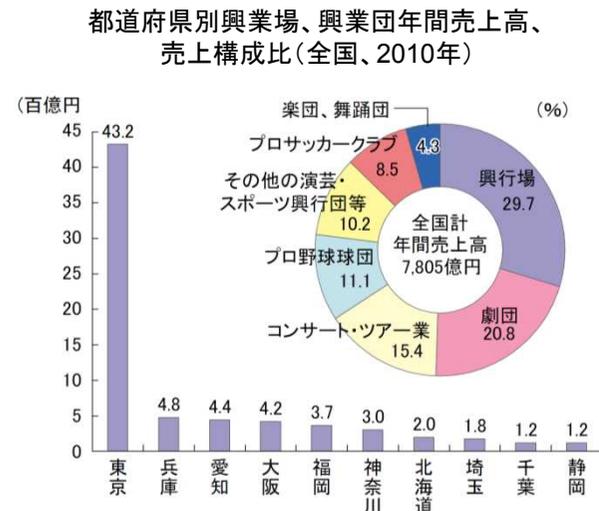
- 東京は、全国の付加価値額の2割強を占めており、この全国比は事業所数、従業者数における東京の全国比よりも大きい。
- 東京で付加価値額が最も大きな産業は「卸売業、小売業」。
- 付加価値額の全国比が最も高い産業は「情報通信業」で5割超、次いで「学術研究、専門・技術サービス業」の4割弱となっている。
 なお、情報通信業については、事業所の数でも全国比約32%と、高い比率を示している。



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。



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」

目指すべき将来像

「世界一の都市・東京」の実現

将来像の実現に向けた2つの「基本目標」

【基本目標Ⅰ】

史上最高のオリンピック・
パラリンピックの実現

- *2020年の東京の姿、レガシーの継承
- *オリンピック・パラリンピック開催を起爆剤とした都市の発展

【基本目標Ⅱ】

課題を解決し、将来にわたる
東京の持続的発展の実現

- *少子高齢・人口減少社会への対応をはじめ、山積する課題を解決

関西圏の現状と課題①

○関西には、伝統的・歴史的な文化資源が集積

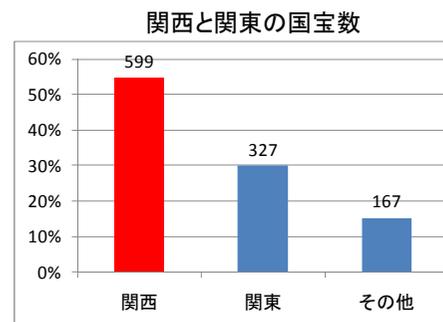
○多様な文化を創造、継承、蓄積

世界文化遺産 5/14件

関西の世界文化遺産・祭り



国宝 599/1,093件



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)

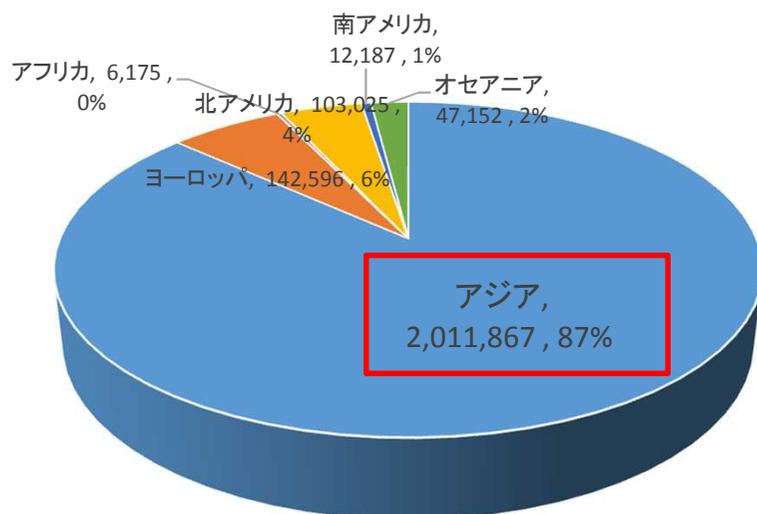


黒門市場(出典: 近畿地方整備局)

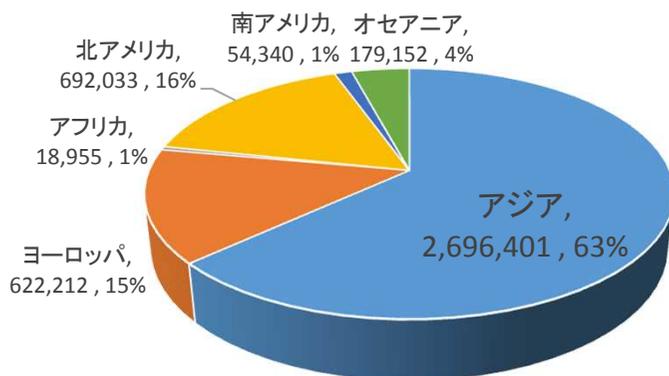
関西圏の現状と課題②

- 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	(参考)「アジア」からの外国人の場合
1位	ミナミ界隈 (難波・心齋橋周辺)	大阪府	順位 1位 大阪城 大阪府
2位	大阪城	大阪府	順位 2位 ミナミ界隈 大阪府
3位	清水寺	京都府	順位 3位 清水寺 京都府
4位	東大寺	奈良県	順位 4位 東大寺 奈良県
5位	金閣寺	京都府	順位 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

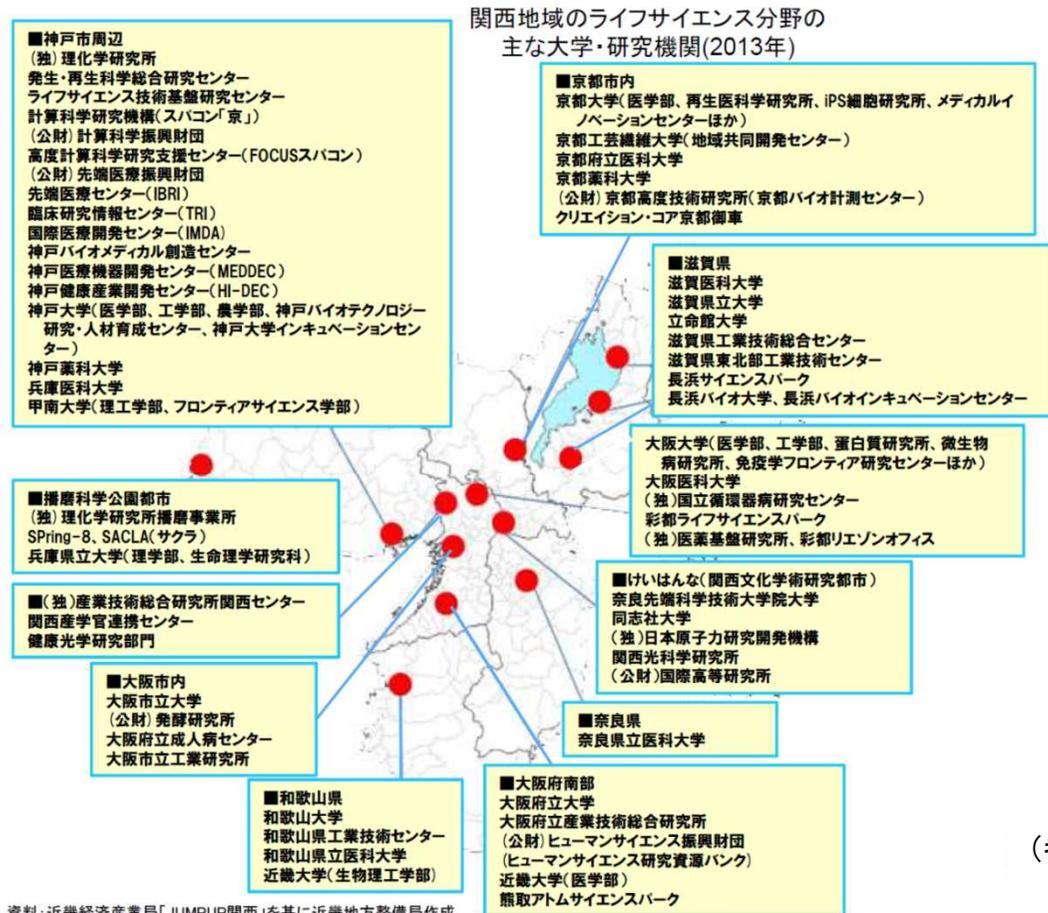
世界的旅行雑誌のひとつ、「Travel + Leisure」誌が行った読者投票「ワールドベストアワード2014」の結果。

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

- 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。

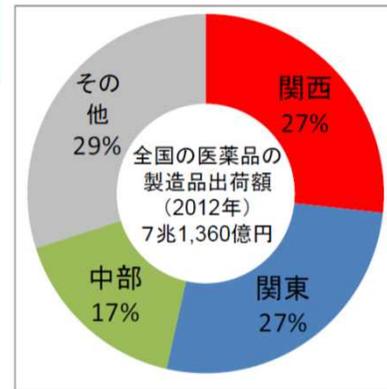


国家戦略特区:関西圏(大阪府、兵庫県及び京都府)

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)

関西文化学術研究都市の状況

- 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

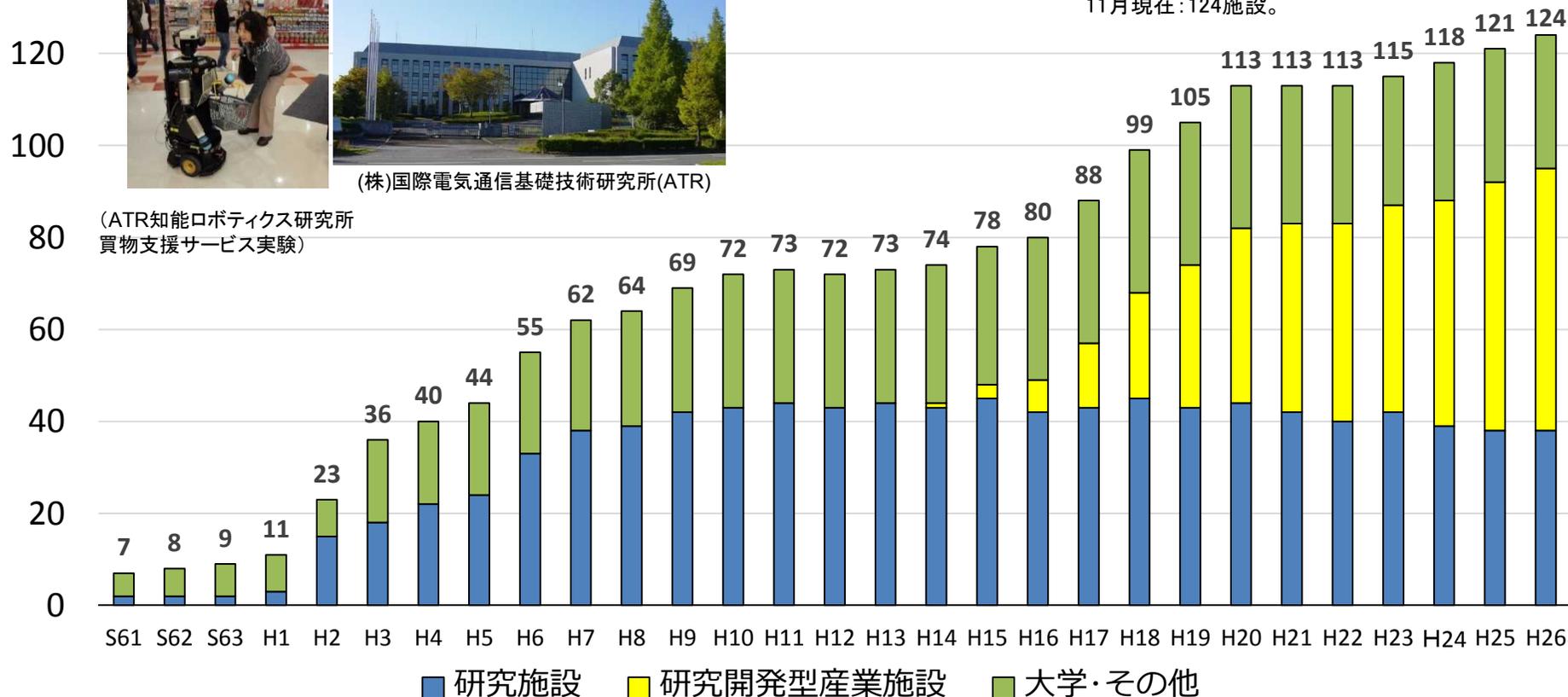


(ATR知能ロボティクス研究所
買物支援サービス実験)



(株)国際電気通信基礎技術研究所(ATR)

※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。



【主な立地施設】(株)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(株)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】(株)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。

うめきた2期区域 まちづくりの方針(案) 概要

「うめきた2期区域」の約16haを対象に、当区域の都市計画や平成27年度以降に開発事業者を決定するために実施が予定されている「(仮称)うめきた2期区域開発事業者募集」におけるまちづくりの基本的な考え方をまとめたもの

- 基本計画策定(H16)後の都市開発を取り巻く状況の変化に対応した新しいまちづくりのプロセスをめざすことから、計画策定の段階から、民間の独創的なアイデアやノウハウを求める民間提案募集を実施、提案者との「対話」を行いつつ、検討会でまちづくりの方針を検討
- これら一連のプロセスは、公民連携によるこれからのまちづくりの可能性を拡げるモデルに

資料Ⅱ-1

1. 2期区域のまちづくりの目標

<ul style="list-style-type: none"> 国際競争力を高め、世界の都市をリードするまちづくりが重要なテーマ 「グランドデザイン・大阪」「国家戦略特区提案」において、関西の発展を牽引するリーディングプロジェクト 西日本最大のターミナル地区、関西の中核拠点のポテンシャル 	<p>都市づくりのパラダイムを超えた新しい未来の「みどり」</p> <p>世界の中から資本、人材等を集積、新たな国際競争力をもたらす「イノベーション」</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市や人間と自然、環境との新しい関係性を構築、比類なき魅力と備え、都市の文化となる新しいまちづくりの空間の概念 世界水準の都市空間を持つ国際都市に引き上げるトリガーとなり、広域的な都市構造に波及、これからのまちづくりを先導 関西圏の中心に位置、広域的な交通ネットワークで拠点や都市と結ばれる優れた立地ポテンシャルを活かして、関西のイノベーション創出の総力を束ね、連携の結節点となるような拠点をめざす
--	---	---

2期区域のまちづくりの目標

「みどり」と「イノベーション」の融合拠点

世界の人々を惹きつける比類なき魅力と備えた「みどり」

新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の拠点

まち全体を包み込む「みどり」がここにしかない新しい都市景観を創出し、多様な活動、新しい価値を生み出す源となり、世界の人々を惹きつける。

世界からの人材、技術を集積・交流させ、新しい産業・技術・知財を創出することで新たな国際競争力を獲得し、我が国の成長エンジンとして世界をリードする「イノベーション」の拠点となる。

- 「みどり」が人間の創造性を刺激する環境を創出し、世界からその環境を求める人材や技術、資本を集積させる。
- 「みどり」が創り出す魅力ある空間と、関西の力を結集させた中核機能とが融合し、世界中から訪れる人々に新たな知の交流を提供する。

2. 比類なき魅力と備えた「みどり」のあり方

- 「みどり」の役割**
- ①まちの基盤となり、次代に受け継ぐ資産となる「みどり」
 - ②使いこなしによって多様な価値を生み出す「みどり」
 - ③成長しながら、周辺地域へ進出、波及効果を生み出す「みどり」
- 「みどり」の空間形成**
- ①新車で質の高い景観を創る「みどり」
 - ②メッセージ性のある「みどり」
 - ③「みどり」の成長など時間軸を組み込んだデザイン
- 「みどり」の定義**
- 「すべての人々に開かれ、誰もが自由にアクセスでき、そこで人間の活動が豊かに展開される緑豊かなオープンスペース」



3. 「みどり」と融合し価値を創造・発信する「イノベーション」～導入する都市機能～

- ①新産業創出 (例:健康・医療・環境・エネルギー等)
成長著しい分野で国際競争力の強み・ポテンシャルを最大限発揮
- ②国際集客・交流 (例:MICE・文化創造・発信等)
立地ポテンシャル、関西の豊かな都市文化、人々を惹きつける「みどり」の魅力を活かしながら、国際的な企業・産業活動等を誘致、展開
- ③知的人材育成 (例:連携大学・大学院、国際化教育等)
知の集積により世界をリードするグローバル人材を育成、輩出



4. 「みどり」を体感できる空間づくり



5. 歩く楽しみ・喜びを創造するまちづくり～交通ネットワーク～



6. 速やかに災害から復元するまちづくり

- (1)大規模災害にも対応したレジリエントなまちの実現
- (2)自立型エネルギーインフラの導入
- (3)周辺地域も含めたBCPへの対応

7. 環境共生の新たな展開をめざしたまちづくり

- (1)最先端の環境技術の導入
- (2)災害時のBCP対応を兼ね備えた環境負荷の少ないエネルギーシステムの導入
- (3)環境価値の可視化と発信

8. 持続的発展をめざしたエリアマネジメント

- (1)質の高い「みどり」の運営管理
- (2)地区の競争力を高めるエリアマネジメント
- (3)可変性・拡張性を備えたエリアマネジメント

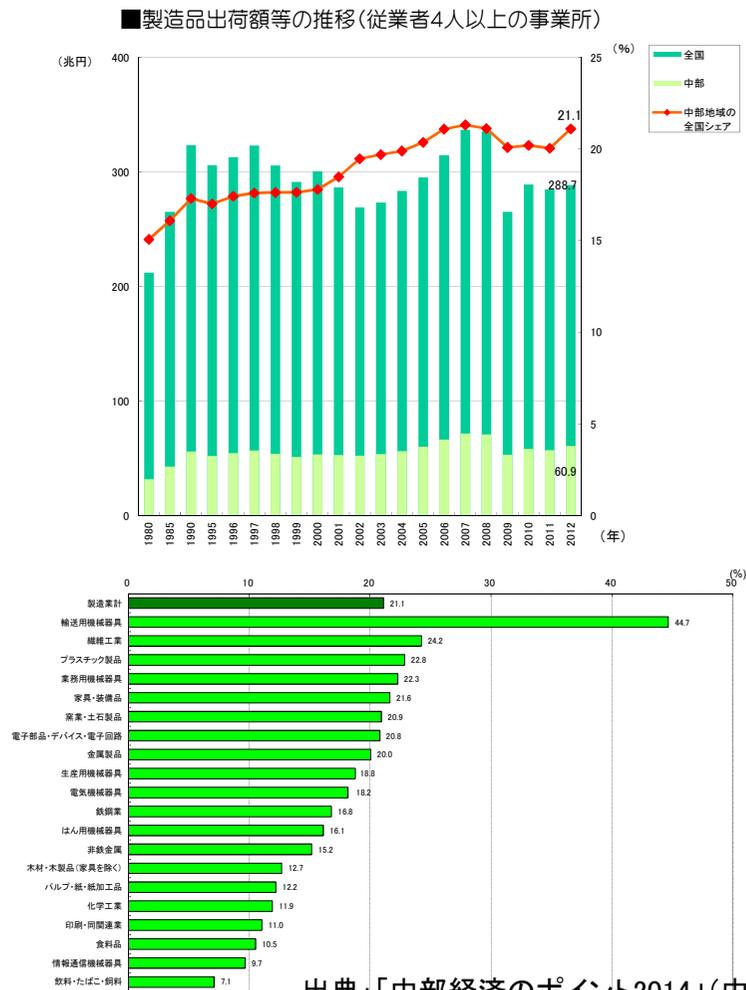
9. 周辺とともに地域全体の価値を向上させるまちづくり

- (1)隣接地区への「みどり」のまちづくりの波及
- (2)周辺地域や都市拠点と連携するまちづくり

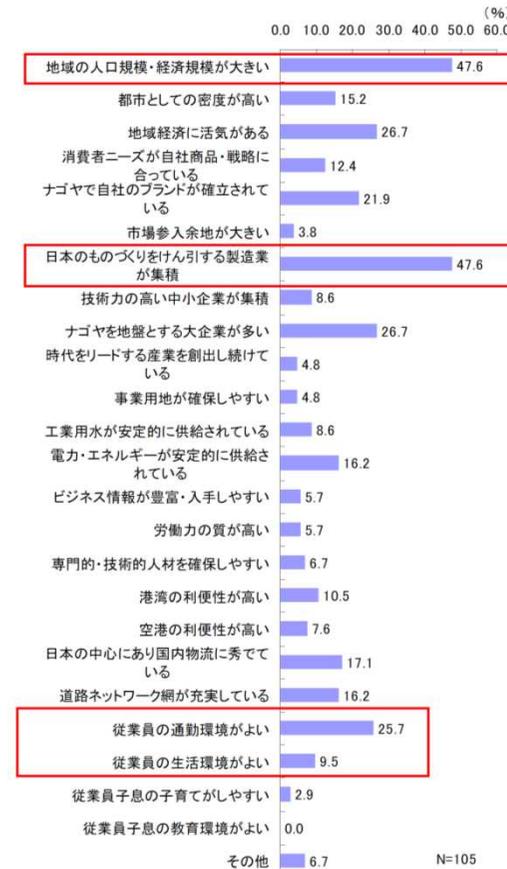
名古屋圏の現状～ものづくり産業の集積地～

- 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>



<名古屋大都市圏でビジネスを行ううえで魅力と感ずること>



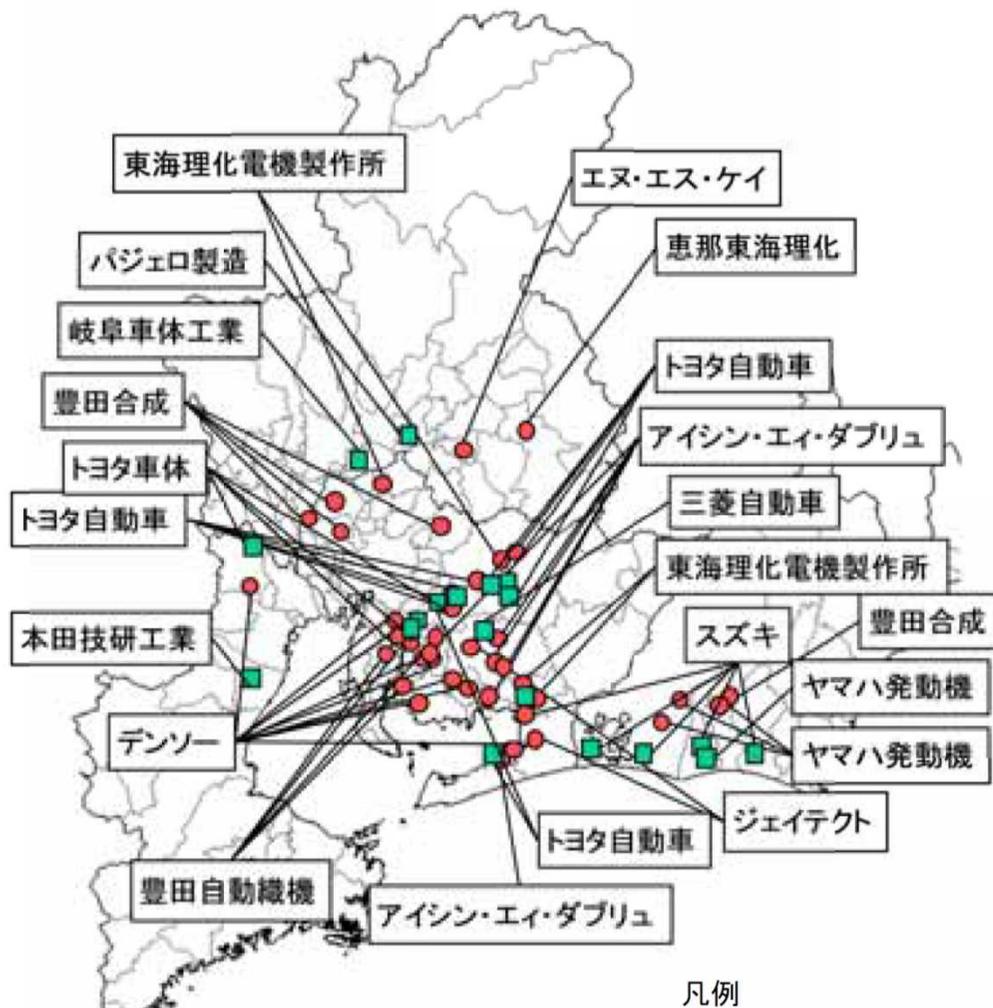
※企業アンケート結果(平成23年10月、名古屋市)より
 ※中部5県(愛知、岐阜、三重、静岡、長野)に立地する事業所(本
 社・支社・生産拠点)、計136社を対象

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～

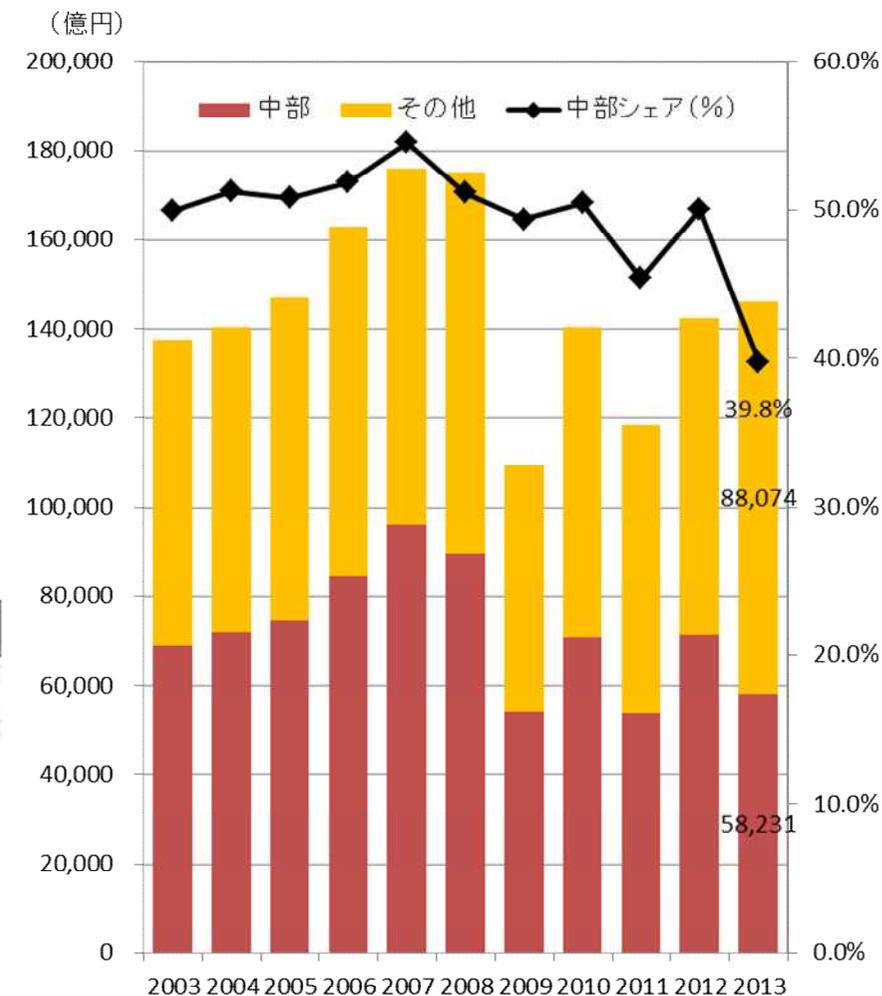
＜自動車産業の集積＞

■自動車産業の生産拠点の分布



凡例
■ : 車両生産拠点
● : 車両部品生産拠点

■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)

出典:「名古屋大都市圏成長ビジョン」(名古屋市)

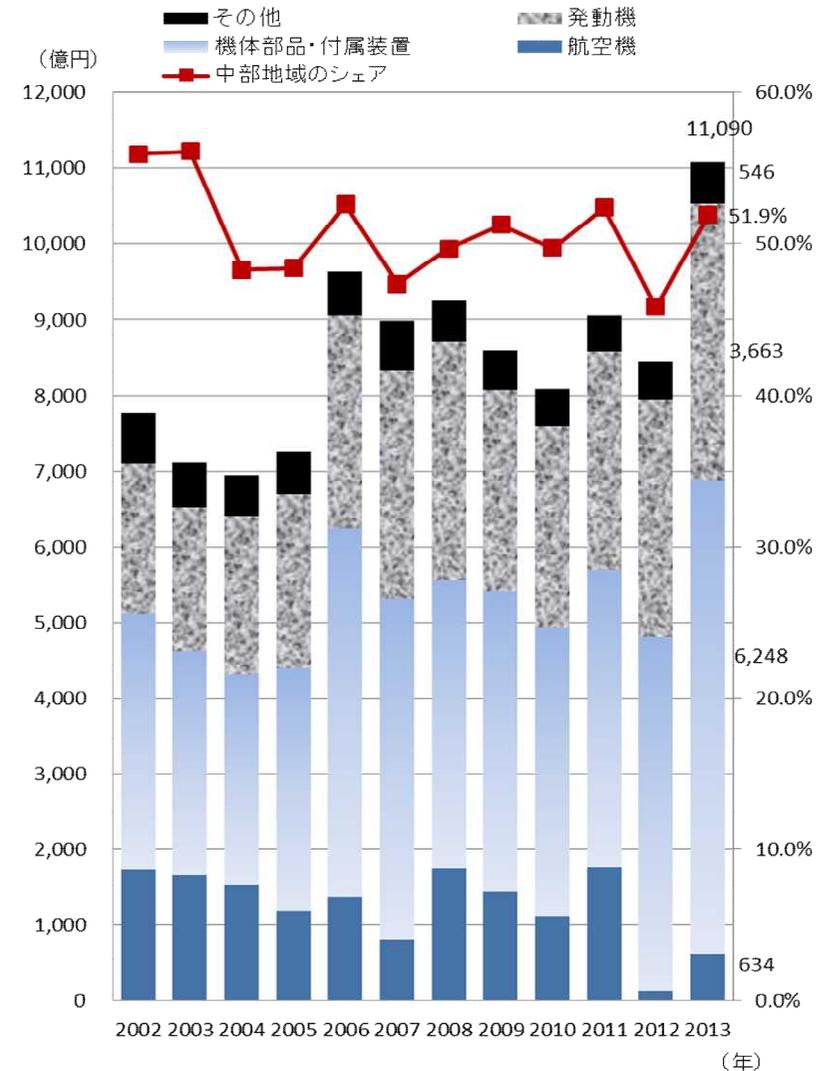
＜航空宇宙産業の集積＞

■航空宇宙産業の生産拠点等の分布



凡例
★：航空宇宙産業生産拠点等

■航空機・部品の生産額の推移と中部地域のシェア



出典:「名古屋大都市圏成長ビジョン」(名古屋市)

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)

- 「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

■ビジネス拠点・交流拠点に必要な都市機能を強化する

- ビジネス拠点性を高める都市機能の強化
- 交流を促進し、来訪者をもてなす機能の強化

■駅・駅前広場を中心に象徴的空間を形成する

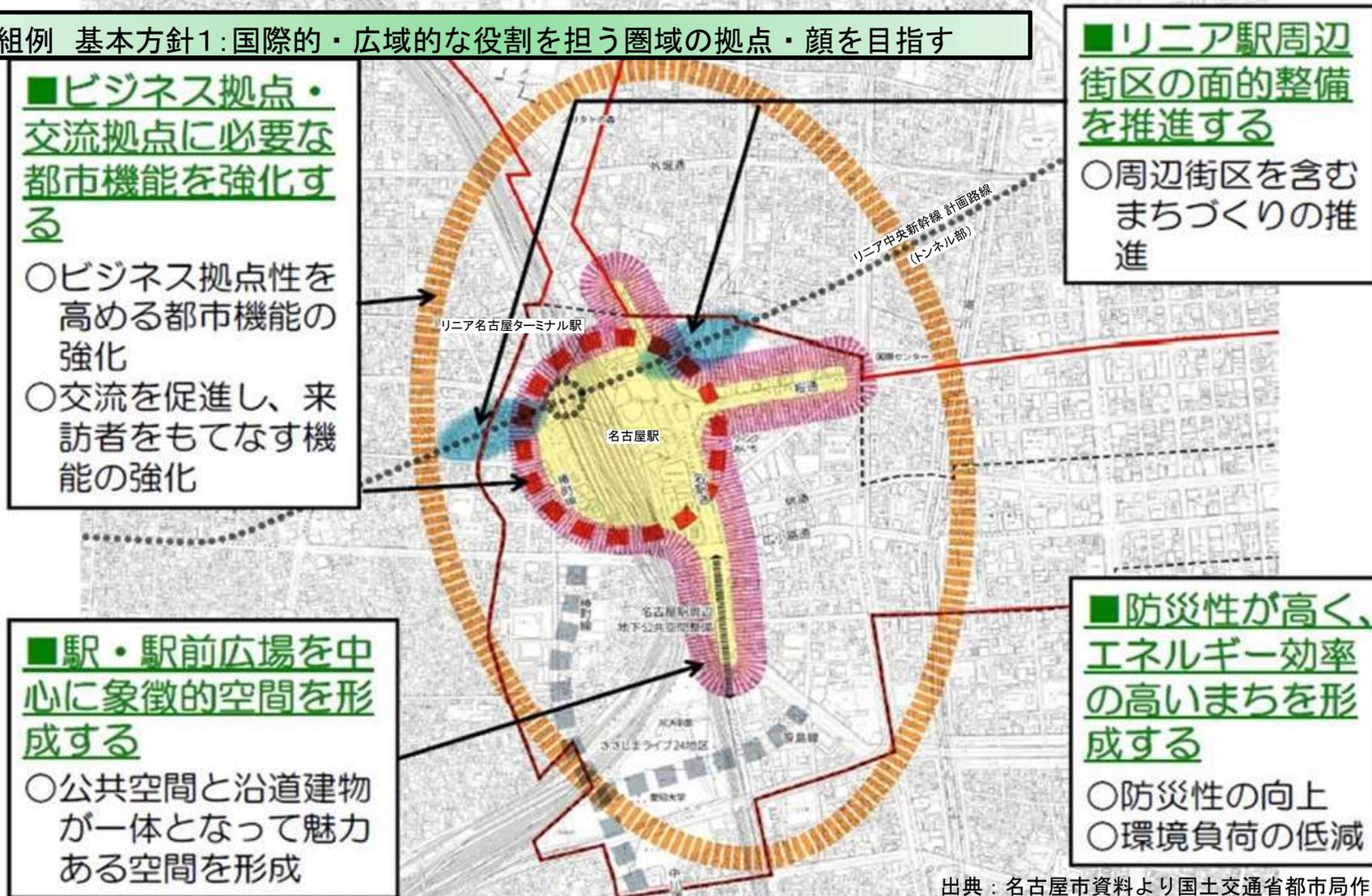
- 公共空間と沿道建物が一体となって魅力ある空間を形成

■リニア駅周辺街区の面的整備を推進する

- 周辺街区を含むまちづくりの推進

■防災性が高く、エネルギー効率の高いまちを形成する

- 防災性の向上
- 環境負荷の低減



出典：名古屋市資料より国土交通省都市局作成

大都市戦略検討委員会の公開について

- 会議は原則として公開とする。ただし、委員長が必要と認める場合は非公開とすることができる。
- 会議時における撮影等は冒頭のみ可とし、会議中の撮影等は禁止とする。
- 会議の資料は原則として公開とする。ただし、委員長が必要と認める場合は、その一部または全部を非公開とすることができる。
- 会議の議事概要は出席者の確認を取った上で公開する。
- 会議の資料及び議事概要については、会議後、ホームページに公表する。

第5回大都市戦略検討委員会における主な意見

<都心の国際化戦略～大阪圏における議論に向けて～>

- ・大都市戦略という概念をもっと広くアピールしなければならない。大阪圏については、大都市としての戦略が必要であり、国際化にどう対応するのか、といった視点が必要。
- ・都市政策を考える上で、「Liveability」、「Mixed Use」、「Connectivity」、「Walkability」、「Management」という5つの観点が非常に重要である。
- ・大阪圏のあり方として、「観光拠点」、「医療拠点」、「スーパー・メガリージョンにおける西の牽引拠点」、「首都代替拠点」といった方向性が挙げられる。
- ・鉄道沿線を軸としたまちづくりでは、吹田市（岸辺駅）の医療に特化した事案のように、付加価値のある機能を駅周辺部に集積する考え方が非常に重要である。
- ・観光振興とMICE振興を一体として捉え、「観光MICE」を意識した大都市戦略は当然必要である。今回の大都市戦略の中に「観光MICE」を位置づけるべき。
- ・ベイエリア等の観光MICE拠点のあり方というものも、大都市の戦略の中では重要である。大阪湾ベイエリアについては、物流施設と観光MICEの施設が混在する可能性があるため、計画的に進めなければならない。
- ・都市内河川における景観形成や河川空間の商業的な利活用を通し、河川の軸に応じて複数の都市再生の拠点を繋ぐといった視点も必要。都市内を流れる河川の周辺部の都市再生をすすめ、防災性能を高めながら、河川を軸とし、新たな大都市機能を形成していくような議論と計画が重要ではないか。
- ・大都市におけるコンパクトシティは、機能面で「観光MICE」や「健康・医療」等に特化するなど、特徴的で付加価値が高くなるものをイメージしている。資料中では「プレミアムコンパクトシティ」と称しているが、コンパクトシティの上位概念となるようなものについてもっと考えるべき。

<都市の国際競争力・都市再生について>

- ・今の東京の国際競争力については、東京の規模を考慮すれば、弱すぎると思う。例えば、東大病院でもすぐに英語が通じないことや、外国人向けの学校の費用が高すぎるなどが挙げられる。
- ・大都市は国際的に多様なビジターが訪れる場所であり、多くの人が行き交う場所だと考えると、大都市は日本国土の「ショーケース」または「ショーウィンドウ」なんだという位置づけを打ち出せばよいのではないか。
- ・高付加価値型の産業集積を高めれば高めるほど、大きく地域の生産性に寄与する。しかし、高付加価値型の産業集積が、付加価値の低い産業が付随しなければ機能しないこともある。そのため、ごく狭い範囲で高付加価値となっても、少し広く捉えれば高付加価値ではない産業構造となっている場

合もあり、全体的な視野で地域の産業構造や産業誘致を考える発想が必要。

- ・大都市における国際競争力の強化に伴う地方へのプラス効果については、もう少し具体的に考えるとよいのではないか。例えば、大阪の医療特区の場合に、先進医療と関連する「教育」や「食」等の機能の面で他の地方都市と連携できるのでは。特区推進に必要な機能を全て大都市側で用意するのではなく、連鎖反動的な連携の仕組みを打ち出すことにより、その連携によって地方へのプラス効果を目に見える形で示せると思う。
- ・人口減少の中、東京圏が成長を維持させるために、地方から人口を引きつけなければならないという条件のもとでは、「どうやったら地方へのプラス効果を見出すことができるのか」が今後の大きな論点の一つになると思う。「大都市が主で、地方が従」といった一次元的な観点だけではなく、観光やMICEのようなところで、国際競争力の尺度感を多様化していかないと、大都市と地方がウィン・ウィンの関係になるような論理はつくりにくい。
- ・地方都市の拠点の構成が3層構造ぐらいになるのに対して、大都市は第1層目である都心に非常に多様な拠点がある。大都市の場合は、丸の内や銀座、六本木といったエリアの単位でそれぞれの個性を伸長させることを第1の戦略に置くべき。
- ・水と緑のネットワークについて、国際的な競争力という観点をあわせて考えると、日本型もしくはアジア型のネットワークをどう空間的に捉えて整備していくか、さらにはどう国際的に発信していくかが重要である。
- ・皇居や明治神宮のような権力ないしは宗教上の空間が、実は巨大なボイドとして生物の多様性に極めて大きな意味を持つことは、欧米には見られない非常に大きなポテンシャルであると考えてよい。
- ・近年、民間でも公開空地等において生物多様性を前向きに担保するような動きがある。今後、特に都心3区を中心とした都心部において、こういった民間活力による緑のネットワークをどう繋げていくか、考えていくことが重要。

<大都市圏での高齢者の急増等について>

- ・子供が生まれる町をつくる必要がある。東京の一極集中が悪いとは思わないが、十分に活かされているとも思えない。若い女性を集めているのに、子供が産まれていないという状況を何とかしなければならぬ。
- ・国土のランドデザインでも議論しているが、3世代同居、近居、地域コミュニティの強化が大事である。東京の郊外でもさまざまな新しい試みが出てきており、非常によい傾向である。
- ・首都圏における少子化や女性の働き方の問題に関して、人口移動、出生率、就業率だけで説明しているが、見落としている点がたくさんあるように思う。25～49歳の女性の首都圏からの転出理由が結婚を起因するものだと考えると、首都圏の出生率が低い理由は、保育所がないというだけでなく、

結婚しない男女が相対的に多いからなのかもしれない。また、女性の就業率の点で、共働きの必要性が、所得水準の違いにより、首都圏と地方で異なることはないだろうか。

- ・女性や高齢者の就労とあわせて、育児と介護を三つどもえで政策を検討することが必要である。今は出産年齢が上り、子育てから介護までの期間が短くなっている。育児環境、介護環境、人手不足の問題を考慮したモデルケースを提示することが重要。
- ・東京圏の介護需要予測に合わせて介護施設を増やしても、今度は人手不足が起きる。介護施設はできたものの、人手が確保できずに実質閉鎖状態になる施設も出てくるのではないか。
- ・人手問題の解決策としてロボットの活用が挙げられるが、就業人口にカウントできるぐらいのロボット開発等も考慮しながら、将来を考えたらいいのではないか。
- ・国際競争力のある大都市を考える場合、今までの延長線上にある知恵や力で対処できるように思うが、今後、さらに高齢化が進む生活の場としての大都市を考えていく場合は、全く未知の世界であり、強い危機意識が必要である。
- ・人口減少・超高齢化により大都市圏、とりわけ23区内を支えてきた大都市近郊の居住地帯が急速に大混乱に向かうのではないか。人口減少・超高齢化の危機意識を地方は既に共有しているが、大都市行政の方こそ、その危機意識を共有する必要がある。大都市戦略ビジョンにも、この危機意識を明記すべきである。
- ・基礎自治体単位で少子高齢がやってくる都市のビジョンをしっかりと持つ必要がある。また、基礎自治体においては、企画部や都市計画部といったハード中心のセクションと高齢者を所管する保健福祉部のようなソフト中心のセクションが垣根を越えて連携しなければならない。
- ・今後の看護・介護の労働力不足を解消するために、介護ロボットだけではなく、良質なICTの活用が必要である。地域で住み続け、衰えないよう頑張ることを目指すケアシステムを意識したICTの開発が必要。
- ・東アジアの経済発展国の都市はほとんど、今後、日本と同じような状況を迎えるので、少子高齢化を乗り切る都市のモデルケースを日本が先陣を切って作り上げるというポジティブな感覚で、今回の危機意識を打ち出せばよい。
- ・郊外については、暮らしの場であることをベースとしながらも、高齢者の働く場の創出や水と緑のネットワークの活用といったように、新しい郊外のあり方を考えなければならない。現状では、「郊外は鉄道があり暮らしの場。働く場所は都心で、生産年齢は電車で通勤してくださいね。」といった従来型の大都市圏構造のイメージが強く、新しい大都市戦略を打ち出すには物足りない。

<大都市の災害への脆弱性について>

- ・大都市圏において、「災害が来たら逃げろ」と言っているようでは、世界一級の人に家族連れで滞在し

てもらえるようにはならない。災害に対して逃げずに真っ向から対処する視点も必要ではないか。

- ・アンケートによると、各大都市が首都圏のバックアップ機能を持ちたいと言っているが、被災地の早期復旧には、大都市、地方関係なく、被災地の一番近隣で無事な市町村が一番の助けになる。無事に残っている市町村に対し、どれだけ人的・物的な補給ができるかが、大都市圏に必要な観点であり、現実的な立場で圏域の役割を明記すべき。
- ・大都市の被災については、災害の規模によって、バックアップとなるエリアが変わることを想定すべきである。非常に激甚な災害の発生も想定し、どのようなバックアップがどこにあればいいのかなど、もう少し様々なイメージをして、対策を検討することが必要。

<大都市圏内・圏域間の役割分担と連携について>

- ・リニア開通の影響として想定されている「人流の増大」のところで、東京に人材が集中することによって、名古屋などの大学の活力が失われるとは考えにくい。また、「通勤・通学圏の拡大」のところでは、日帰り出張増による現地支社等の撤退の可能性が示されているが、名古屋や大阪は市場規模、経済規模が大きく、支社が撤退することはないと思う。
- ・大都市圏の役割として東京、名古屋、大阪が一体となってスーパー・メガリージョンをつくっていきこうとする動きは有意義であり、今後の成長のエンジンとしてスーパー・メガリージョンが果たす役割は大きいと思う。
- ・リニアの影響については、中部国際空港のように東京を経由せずに国際分業ができる体制を築き、世界とダイレクトに結びついた地域が、リニアによってさらにどうなるのかという観点がほしい。
- ・農地が都市の市街地と混在していることを、レガシーとして積極的に位置づけていく観点が必要。農地には高齢者の就労の場としての役割や、防災上の役割も期待できる。
- ・これからの水と緑のネットワークについては、民間の力を積極的に活用し、かつ、暫定であることに對しても積極的な意味合いを見出し、小規模のものをうまく結びつけることが必要である。こういった従来にはない緑の捉え方の中から、日本もしくはアジアに特化した新たな緑のネットワークのあり方を展開していくことが、結果的に国際的な競争力の向上にも繋がるのではないか。
- ・観光についていえば、従来の観光都市の概念を改め、クオリティを高めなければならない。少子高齢化と同時に、国内の観光客の激減が予測される一方で、外国人観光客でそれを補完すべき。
- ・ロンドンでは都市の価値を高める手段として観光が非常に重要であるということで、従来の観光セクション、投資を呼び込むセクション、留学生誘致のセクションが合併し、新しく財源を持った組織が立ち上がっている。日本でも従来型の観光誘致策ではなく、幾つかの対外的なシティプロモーション事業をセットにした施策や、都市再開発のようなプログラムと連動する施策を今後考えていくべき。
- ・大都市として、一くくりにできない議論をどうやって収束させていくか。それには、まず、各々の都

市の実力を認識し、国を引っ張る成長エンジンとしての都市、多様な世代の人たちの豊かな暮らしの場を実現する都市といったように、進むべき道を都市毎に見極めることが必要ではないか。

- ・国際競争力について、東京と他の都市には圧倒的な実力差があり、立ち位置も異なるので、それぞれの立ち位置で特色を出すことについて、より明確にする必要がある。地方へのプラス効果についても、都市の規模や実力によって、その影響や範囲も違うので、都市によって異なる戦略が必要である。

<その他の意見>

- ・まちづくりの担い手については、民間企業、市民、NPO、大学等の普通の人繋がりを持って公共を担っていくことが大事である。行政は基本的なものは提供するが、その機能を育て、担っていくのはやはり民間だと思う。
- ・京都では、観光客が落としてくれるお金については、ほとんどが国に納めなければならない、自治体としては観光客のごみ処理などのコストが増加し、実際は非常に財政的には厳しくなっていると聞いている。観光に力を入れて行くのであれば、税収の仕組みも変える必要があるのではないか。
- ・ビジネスや観光など、セクター別にいろんな戦略を立ててしまうと、魅力がなかったり、うまくいかなかったりする。例えば、東京にビジネス目的で訪れたビジターはずっと都内にいるわけではなく、観光地に行ったりもする。様々なところで連鎖した総合施策という観点を積極的に取り入れる必要がある。
- ・人材不足に関しては、介護だけでなく、全ての分野に関連する問題である。今後のことを考えると、広めに人材戦略を考え、人材の適正配置をうまく促す国土政策が必要ではないか。
- ・大都市戦略ビジョンのとりまとめにあたり、各委員から様々な意見が出てきている状況ではあるが、実際に実行可能でリアリティのある戦略を打ち出してもらいたいと思う。
- ・今後は、成長時代の価値を転換して、新しい価値軸を鮮明にしていくことが必要である。例えば、大都市特有の沿線まちづくりの推進をはっきり明示することや、防災・物流・緑のネットワークについては守りから攻めに転じるというイメージ。今まで進まなかった施策が、違う価値軸を置くことで進めることができるのではないか。
- ・官民連携のオールジャパンのあり方についても、従来の枠を超えた新しい軸を鮮明にできればよい。大都市の成長のためには、市場原理に委ね、民間の活力を最大限に引き出すことと同時に、市場の暴走を防ぐ観点も必要である。それを踏まえると、官民連携の中で、長期的視点を見据えた先行投資に対して、政策側の支援や規制緩和を行えばよいと考える。
- ・資料の中で「～すべき」となっている表現が気になる。戦略という観点からいえば、大都市の成長についてあるべき姿を実現する手段にまで突き詰めなければならない。
- ・全体的な論点について、全般的に平板単調であり、多様性やこれまでとは違う尺度構成を

もう少し考える必要がある。