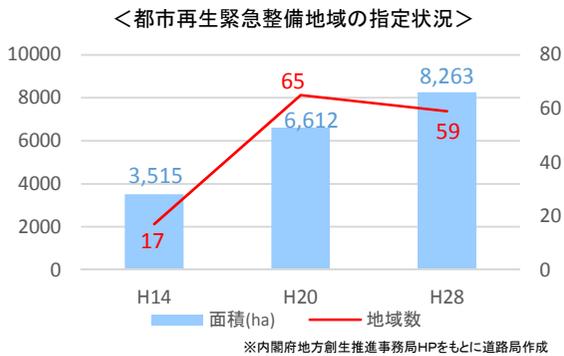


(1) 官民連携による未来都市空間の創造

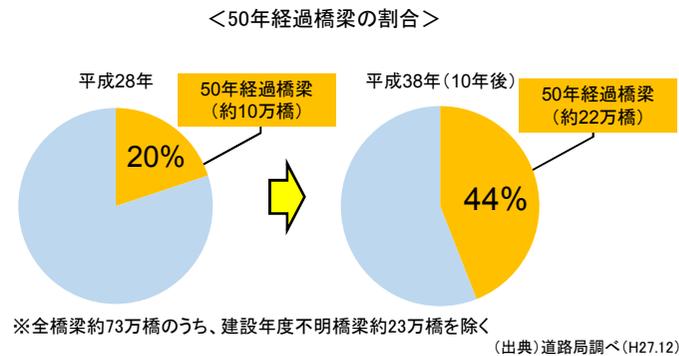
① 都市の老朽化と再開発

都市再生の拠点として整備すべき地域が増大

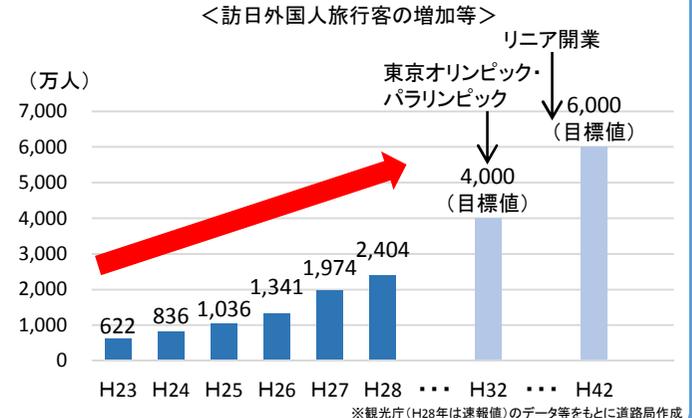


② 道路施設の老朽化

建設後50年を経過する橋梁が急速に増加



社会的要請 (観光、オリンピック・パラリンピック、リニア等)



更新事業等にあわせた道路空間のリノベーション(機能強化)

促進すべき取組事例

- 地域の官民対話への積極的な参画
⇒民間からの提案を踏まえた官民連携事業 等
- 多様な空間の活用・創出
⇒道路上空等の活用、賑わい空間の創出、観光地域づくり 等
- 交通結節機能(モーダルコネク)の強化
⇒バス乗り場を集約した交通ターミナルの整備 等

新たな取組の事例

- 民間収益の活用の自由度の拡大
⇒民間収益の道路整備・管理への柔軟な活用
- ICT・ビッグデータを用いた統合的な道路空間マネジメント
⇒人と車の動きの統合的な把握 等
- 自動運転の普及を見据えた空間活用の検討
⇒車道幅員や駐車場スペース削減に伴う空間の活用 等

官民連携による未来都市空間の創造 (都市・交通課題の解消)

民間投資との連携の取組事例

	事業例		空間活用	官民連携
再開発	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通結節点</div> 渋谷駅周辺開発	事業中	道路上空	立体歩道の再開発ビルとの接続 (歩行デッキ、地下通路)
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通結節点</div> 品川駅再開発	計画段階	道路上空	立体道路制度を活用した民間都市開発 (通路、広場、交通ターミナル、商業施設)
	築地川周辺再開発 (首都高速の更新)	構想段階	道路上空	立体道路制度を活用した民間都市開発
道路更新	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通結節点</div> 国道20号新宿跨線橋架替 (バスタ新宿)	供用済	鉄道上空	迂回橋を活用した交通ターミナル整備
	国道202号春吉橋架替	事業中	河川上空	迂回橋を活用した賑わい空間創出

再開発にあわせた交通結節機能の高度化 ～品川駅再開発～

ポテンシャル

- 羽田空港との高いアクセス性
- リニア中央新幹線の整備
- MICE・宿泊施設等の機能集積
- 再開発による新たなまちづくりの進展



出典:JR東海ホームページ



出典:国土地理院ホームページ 電子国土web地理院地図(2007年～)

課題

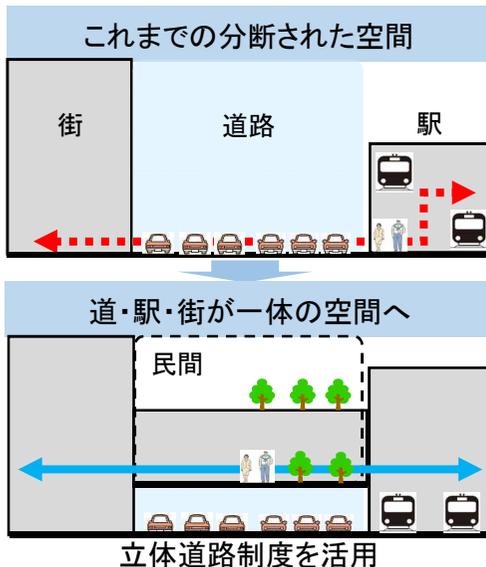
- 駅・街の低い連絡性
- 鉄道・バス等の乗り場の分散
- 駅前広場や歩行者の空間不足
- 国道15号の交通の輻輳



広域交通機能・国際交流機能の強化

道路上空を活用し、日本の顔となる『世界の人々が集い交わる 未来型の駅前空間』を創造

■道路上空を活用した整備方針のイメージ図



※上記は、道路上空を活用したイメージ図であり、具体的な整備の方向性については、今後、関係者との検討を踏まえ、決定していきます。

① 直結通路、アトリウム広場

- ⇒ 歩行者と車の空間を分離
- ⇒ 駅と街の回遊性を向上

② 交通ターミナル

- ⇒ バス、タクシー乗り場を集約
- ⇒ 国内外旅行者に観光情報の発信

③ 民間商業施設

- ⇒ にぎわい空間を創出

民間からの提案を踏まえた
官民連携事業で実現

道路更新の機会を捉えた都市開発 ～国道202号 春吉橋～

課題

完成から54年が経過し、老朽化が進展



コンクリート剥離・鉄筋露出



橋台のひび割れ



天神方面

博多方面

那珂川

道路更新とあわせた整備

ポテンシャル



- 川** 水上広場を活用した都市の新たな賑わいづくり
- 駅** 地下鉄七隈線延伸による天神・春吉・中洲川端・博多ラインの結節
- 都市開発** 天神・博多駅周辺での都市機能の強化と回遊人口の増大
- 都市観光** “福岡ならではの”を目指す観光客の増加

地域の核となる賑わい空間や回遊を支える交通環境を創出

春吉橋切り回し時

迂回路を上流側に設置し交通を切り替え



春吉橋完成時

旧橋の架け替え後、迂回路部は賑わいの空間として利用

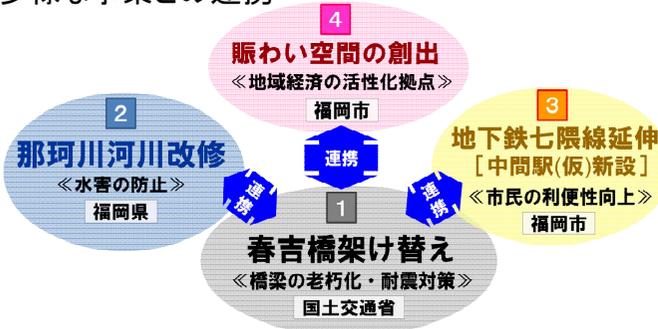


賑わいの空間として利用

■ 整備イメージ



■ 多様な事業との連携



■ これからの取組み

事業性 事業性を生み出すビジネスの仕組みづくり

- 民間の力を最大限活用するモデルの検討
- メンテナンスコストも考慮した全国の先進モデルの検討

快適性 回遊人口を支える安全・快適な交通環境づくり

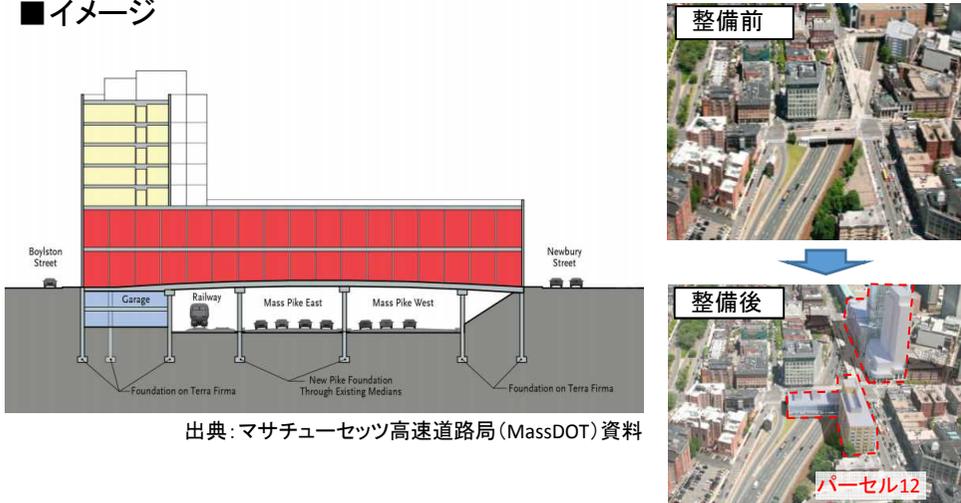
- 歩道内の障害要因の段階的解消
 - ・植栽帯
 - ・電力用ボックス
 - ・放置自転車
 - ・道路の凹凸 等
- 街路樹等による街路景観の形成
- 地下鉄・バスとの連携
 - ・上屋、ベンチの設置 等

適切な役割分担と民間収益の活用

米国マサチューセッツターンパイク

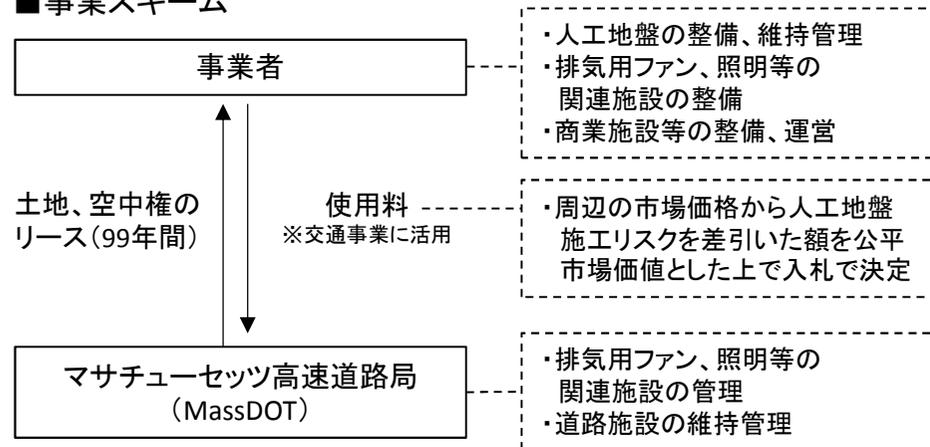
- 既存高速道路の土地、空中権を99年間、事業者へリース
- 事業者は上空に人工地盤等を整備した上で、商業施設を整備・運営することで、収益を元手に道路管理者へ使用料を納付
- 道路管理者は使用料を交通事業に柔軟に活用可能

■イメージ



出典：マサチューセッツ高速道路局 (MassDOT) 資料

■事業スキーム



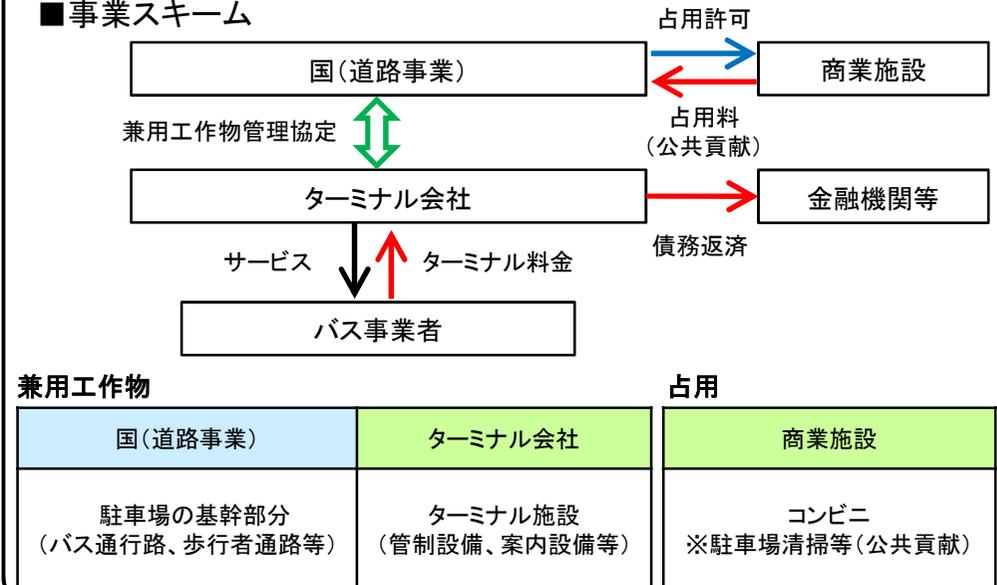
(参考) バスタ新宿

- 道路事業 (国道20号駐車場) とターミナル運営事業 (民間) との兼用工作物として整備
- 管理協定や占用許可に基づき、各々が費用を負担

■イメージ



■事業スキーム



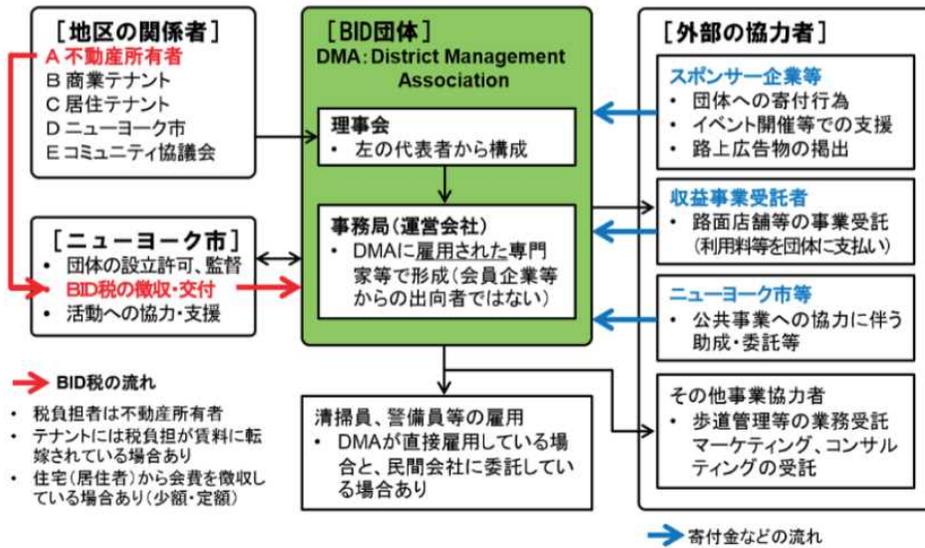
道路空間の民間活用の自由度を高めるとともに、民間収益をより柔軟に道路事業へ活用できる仕組みを構築すべきではないか

(参考) BID(Business Improvement District)

海外事例(ニューヨーク市)

- マンハッタンのグランドセントラル駅周辺エリアでは、BID税を活用し、警備や清掃、街路灯、植栽の維持管理などを実施
- イベントやレストラン・売店等の賃料収入から、自主財源を確保

■事業スキーム



出典: 大阪市資料

■主な取組

<収益事業>

グルメイベント

・公園の貸出料
 ・イベントの実施
 など

<非収益事業>

清掃状況

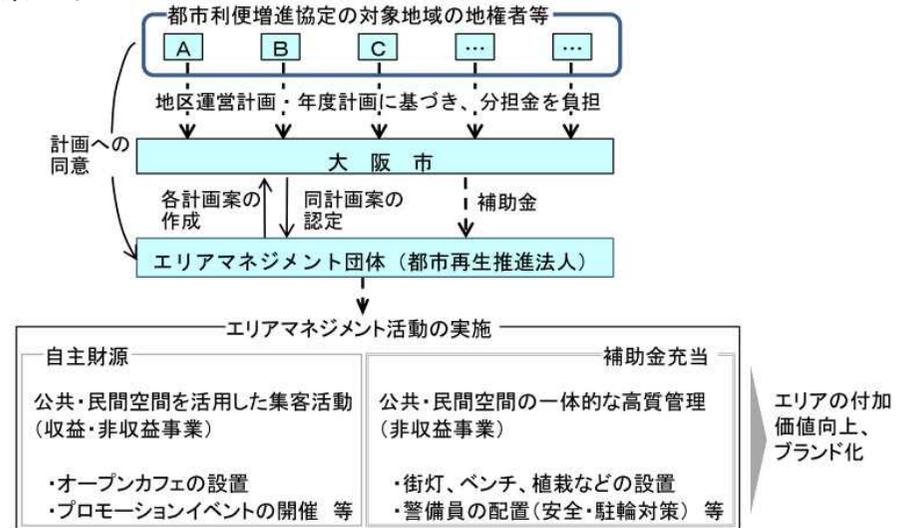
・歩道、植栽、街路灯等の整備・維持管理
 ・地区の清掃
 ・治安維持活動
 ・ホームレス生活支援
 など

出典: グランドセントラルBID資料

国内事例(大阪市)

- 既存制度をパッケージ化し、大阪市エリアマネジメント活動促進制度を創設
- 民間のエリアマネジメント活動に公的な位置付けを付与するとともに、地方自治法の分担金制度を活用し、財源の一部を公的に確保

■事業スキーム



制度の要素項目	大阪市エリアマネジメント活動促進条例(既存制度をパッケージ化)
BID団体の公共的位置付け	都市再生特別措置法で定める「都市再生推進法人」制度を活用
活動財源の確保	BID団体の税優遇 BID団体は、一般社団法人からスタート
	BID財源の徴収・交付 都市再生特別措置法で定める「都市利便増進協定」制度の活用を前提とし、財源の徴収は地方自治法で定める「分担金制度」をパッケージ的に活用。交付は補助金として行う。
公共的空間の活用	公物管理 施設の維持管理を団体が行うことを条件に占用許可や占用料について柔軟に対応する。
	公共空間等の活用 公開空地等の活用を都市利便増進協定に位置づけることを可能とする前提のもと、その活用に係る規制緩和を別途定める。(検討中)

出典: 大阪市資料

今後のITSの主な検討事項(案)

① 道路情報の収集・分析・提供の高度化

- ETC2.0データの精度向上・オープン化
- ETC2.0機能の高度化、AIの導入
- 調査体系の見直し(常時観測、車+人・自転車等)
- 多様なビッグデータの活用、プラットフォーム構築 等

② 車両・交通のアクティブコントロール

- 高速道路の逆走防止
- 渋滞状況に応じた動的料金
- 可変型高度速度抑制装置の活用(ゾーン30等) 等

③ 多様なモビリティの活用とシェアリングの普及

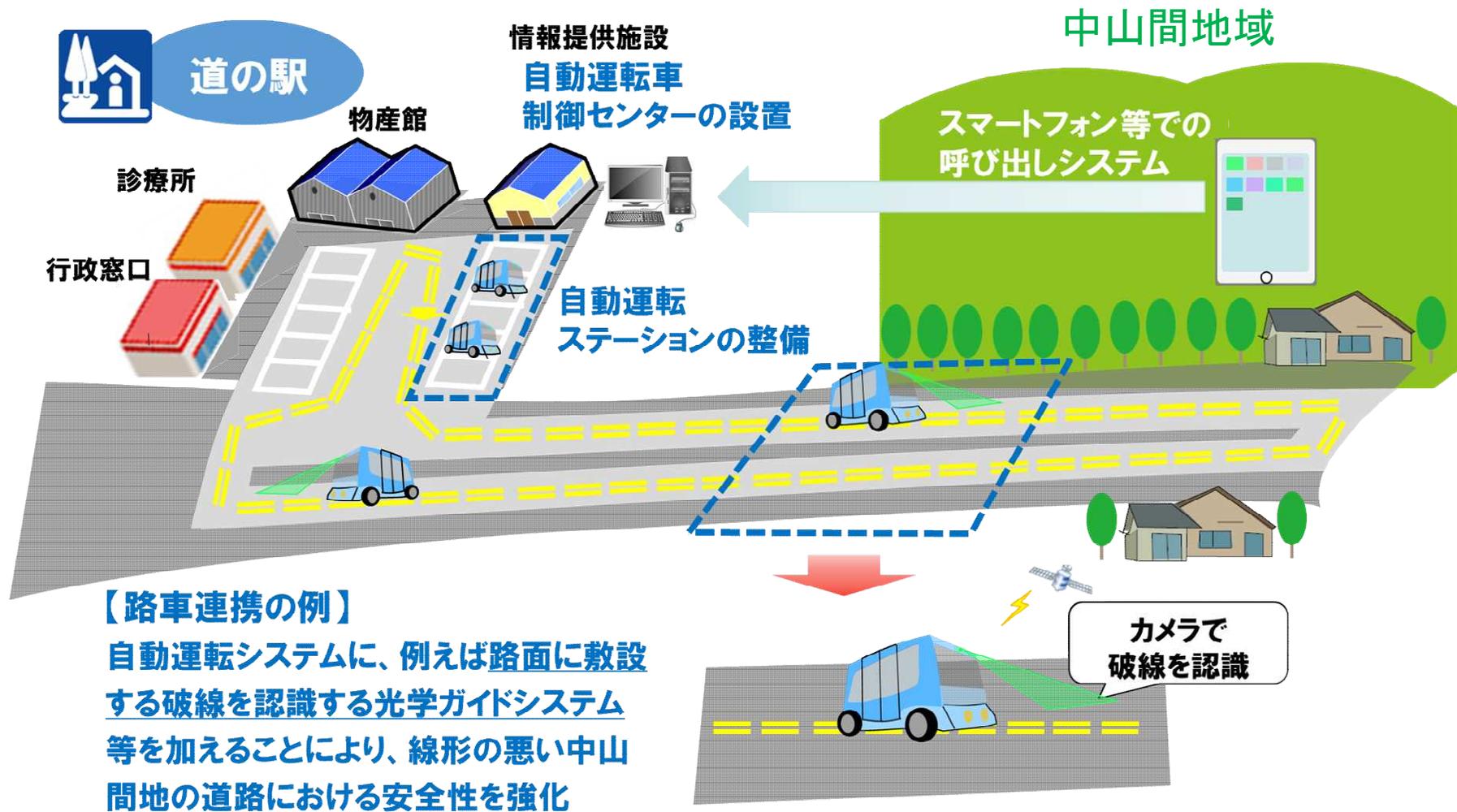
- 自動運転サービスの実験・実装
(中山間地域の「道の駅」を拠点とした取組など)
- 超小型モビリティ、シニアカーの活用
- シェアリングの空間やネットワークの構築 等

統合的な道路空間
マネジメント

自動運転の普及を
見据えた空間活用
の検討

中山間地域における「道の駅」等を拠点とした自動運転サービス

- 超高齢化等が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



物流の確保
(宅配便・農産物の集出荷等)

貨客混載

生活の足の確保
(買物・病院、公共サービス等)

地域の活性化
(観光・働く場の創造等)

新たなモビリティの事例

○ 少子・高齢化、環境意識への高まりなど社会状況の変化に伴い、様々な超小型モビリティや自動運転技術等が開発、実装。

現在
歩道を走行可能



新しいモビリティ(例)



今後開発が見込まれるゾーン

現在
車道を走行可能



低速

高速

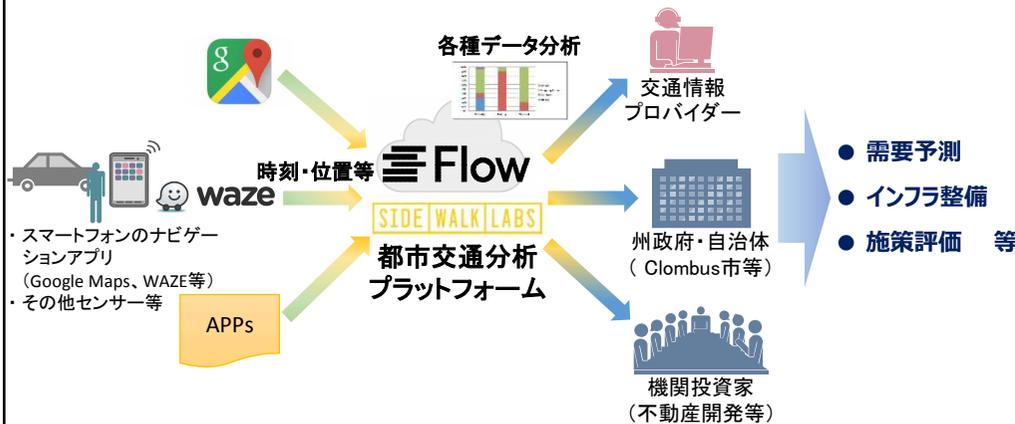
- ※1 個別認定により通行可能
- ※2 国土交通省第58回基本政策部会説明資料(資料4)より抜粋
- ※3 アイシン精機株式会社
- ※4 「LEBEN Mobility for our happiness」より抜粋
- ※5 「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」(平成24年6月 国土交通省都市局・自動車局)より抜粋

ICT・ビッグデータを用いた統合的な道路空間マネジメント

- 今後の都市・交通を考える上で、車のみならず、人と車の動きの統合的な把握・分析が必要
- 米国運輸省(US DOT)は、民間企業やスマートシティ・チャレンジのファイナリスト7都市と提携し、都市交通分析用の情報プラットフォームの構築を図ることを公表

都市交通分析用の情報プラットフォームの事例 (米国: Flowシステム)

- 路側機(センサー)、カメラ付き自動車等とともに、スマートフォンの移動支援アプリと連動して、人と車の移動に関する情報を収集
- 収集情報に基づいた交通パターンデータにより、道路や歩道の混雑状況、公共交通の不足地域の特定など、道路・駐車場・移動手段をより効率的に利用するための情報提供が可能となる



※ スマートシティ・チャレンジのファイナリスト7都市で導入予定

情報端末機の歩道上への設置事例 (米国: LinkNYC)

- ニューヨーク市は、既存の公衆電話を情報端末機等(Wi-Fiスポット等)へと置き換える「LinkNYC」計画を2014年11月に発表。今後、7,500ヶ所の設置を予定
- 24時間無料でのインターネットアクセス、無料通話等が可能であるほか、情報端末機にセンサーが設置され、人と車の流れをリアルタイムで把握し、様々な移動支援アプリと連携した情報提供が可能となる予定



携帯電話の充電も可能



Link端末の設置風景

※ 運用コストは側面ディスプレイに表示される広告収入で賄う

(参考)スマートシティ・チャレンジ(Smart City Challenge)

- 米国運輸省(US DOT)が都市のスマート化実現に向けて実施した全国規模のコンペティション公募により1都市を選定し、ITS、ICTを活用した都市課題解決の実証実験を実施
- 2016年4月に7都市を1次選定後、フォックス長官自ら、各地に赴き、各都市の市長等と議論
- 政府による実証実験(1都市40MDoll(約45億円))にあわせ、様々な民間企業が、資金支援、自社技術・サービスの無償提供を表明

ポートランド(オレゴン州)

- ・BRT(バス新交通)を軸とした取組
- ・コミュニティカレッジを中心に多様化する人口と協力した連携した取り組み
- ・電気自動車に関心



カンザスシティ(ミズーリ州)

- ・新都市開発と連動したトラムラインを導入、この新交通と連携した複数の取り組みを既に開始。
- ・同補助金で市中の情報端末との連携等公共交通へのICT導入を提案。



サンフランシスコ(カリフォルニア州)

- ・車、バイク等のシェアサービス・スマートフォンとの連動(リアルタイム、地図情報連動等)
- ・シェアサービスにより、低賃金の労働者等の公共交通終了後の交通手段確保



コロンバス(オハイオ州)

- ・利用者を選ばず、全人口に提供できる信頼性のあるファースト・ラストマイル交通(目的地や居住地と駅等主要交通機関の間の移動手段)
- ・ITSを活用した交通機関の連携



デンバー(コロラド州)

- ・低所得により車の所有が困難な市民への移動手段の提供に関心



ピッツバーグ(ペンシルベニア州)

- ・過去公害への対応の歴史が、官民の強い連携を構築、その連携を活用
- ・地域の課題(雨水管理)や公共データの共有・利用に交通がどのように資するか



オースティン(テキサス州)

- ・犯罪や貧困率の高いRundberg地区の低コストの交通確保や時間信頼性の高い交通の実現により、医療などへのアクセス向上。
- ・Googleによる空港シャトルバス、テキサス大学の交通マネジメントセンターとの協調(天候や混雑状況に応じて変わる信号データを活用)



将来の自動運転の普及による交通・都市の変化の研究①

○ 自動運転の普及により、渋滞や事故の削減だけでなく都市の空間活用の変化が予想されている

「The City of Tomorrow」 (Drive Sweden)

(1) 車道幅員の減少による歩行空間等への活用



(2) 駐車場スペース削減による公園等への活用

① 物流拠点



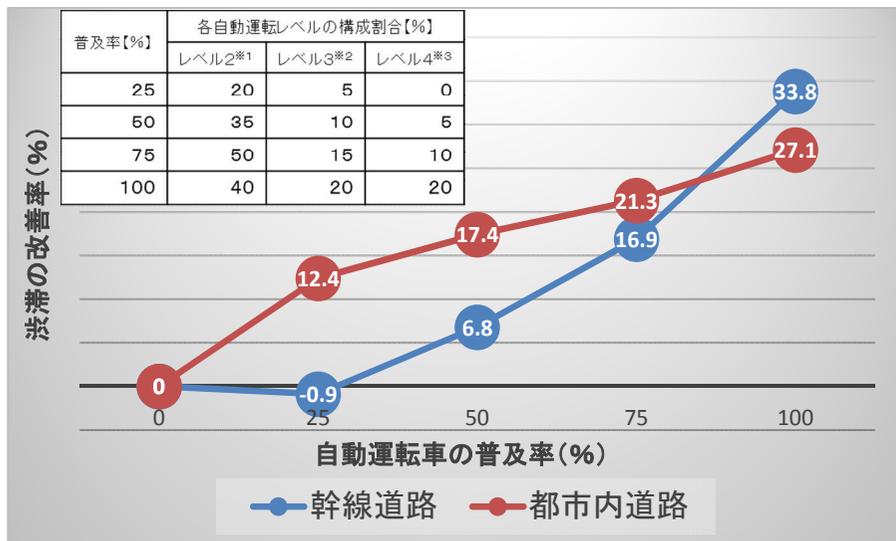
② ショッピングモール



将来の自動運転の普及による交通・都市の変化の研究②

渋滞の改善

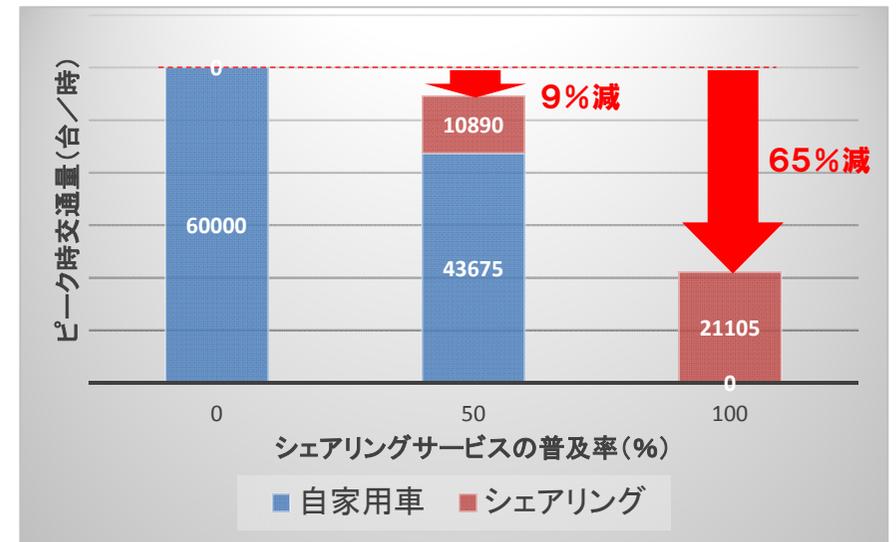
- 自動運転の普及に伴い、車間距離の最小化や円滑な発進・停止が実現し、渋滞が改善される
- 普及率が低い場合は周囲の車との協調が困難なため、幹線道路の分合流部等で交通阻害が生じる
- 普及率が上がるにつれて、円滑な分合流が可能になり、幹線道路においても渋滞改善効果が大きくなる



※1 運転支援システム：加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態
 ※2 部分自動運転システム：加速・操舵・制動を全てシステムが行い、要請に応じてドライバーが対応する状態
 ※3 完全自動運転システム：加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが関与しない状態

交通量の削減

- 自動運転の普及に伴い、自動車の利用形態が自家用車(保有)からシェアリングサービスの利用に変化
- シェアリングサービスの普及により、同量の交通需要を賄うために必要な車両の数(=ピーク時交通量)が減少
- シェアリングサービスが100%普及した場合、ピーク時交通量が約65%減少すると試算

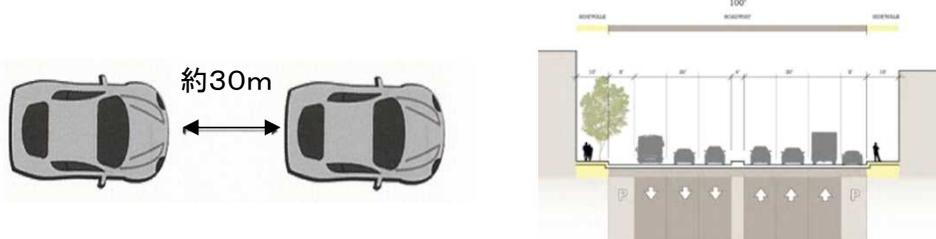


※ 鉄道などの大容量公共交通機関とライドシェアリング型自動運転サービスを併用した場合の試算

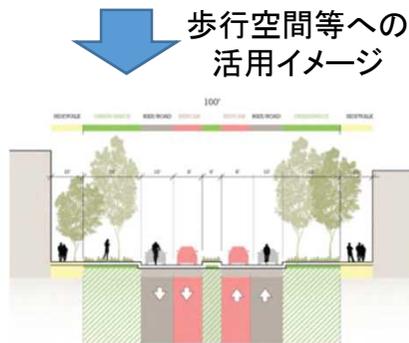
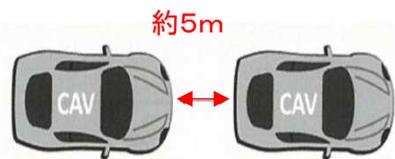
車線数の削減

- 自動運転の普及に伴い、車車間通信技術を搭載した車両が普及し、100%普及した場合には、高速道路上の交通容量が約273%拡大
- 車間距離の削減による交通容量の拡大等により、一般道においても車線数の減少による歩行空間等への活用に寄与

＜従来＞全てが一般車両(非自動運転車両)の場合



＜将来＞全てが自動運転車両の場合



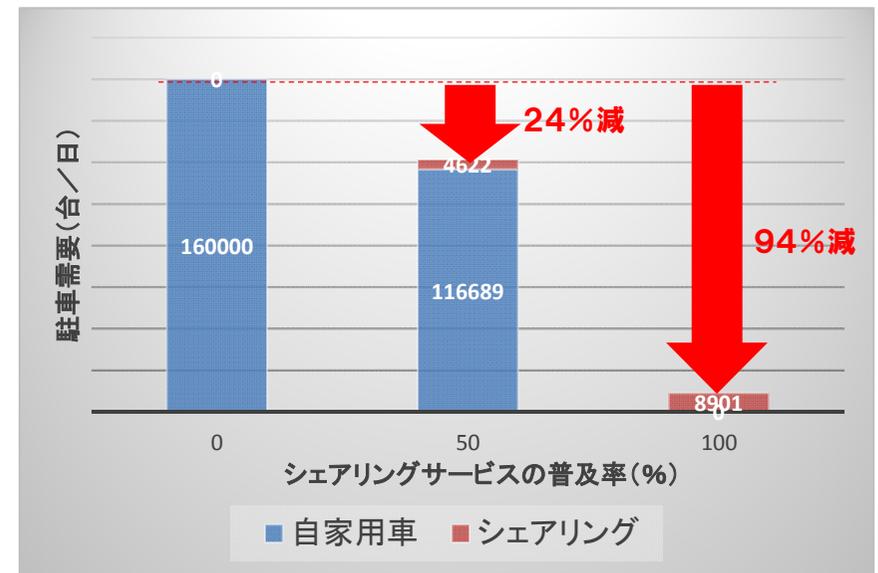
※高速道路を100(km/h)で走行時に、車車間通信技術を用いた場合の試算

参考: Highway Capacity Benefits from Using Vehicle-to-Vehicle Communication and Sensors for Collision Avoidance コロンビア大学

参考: Autonomous Vehicles and Commercial Real Estate コーネル大学

駐車場スペースの削減

- 自動運転の普及に伴い、自動車の利用形態が自家用車(保有)からシェアリングサービスの利用に変化
- シェアリングサービスの普及により、ショッピングモール等における駐車需要が減少
- シェアリングサービスが100%普及した場合、駐車需要が約94%減少すると試算
- 駐車場スペースの削減による公園等への活用に寄与



※ 鉄道などの大容量公共交通機関とライドシェアリング型自動運転サービスを併用した場合の試算

参考: Urban Mobility System Upgrade How shared self-driving cars could change city traffic OECD ITF

(2) 道路のストック効果をもとめるための地域・民間との連携強化

計画段階

事業化

整備段階

開通

供用段階

現状

<道路管理者>

開通見通しの公表

- 最新の開通見通しや進捗状況等きめ細やかに自治体等と共有
- 開通を契機に企業立地やまちづくりを進める事業を着実に推進

<地域>

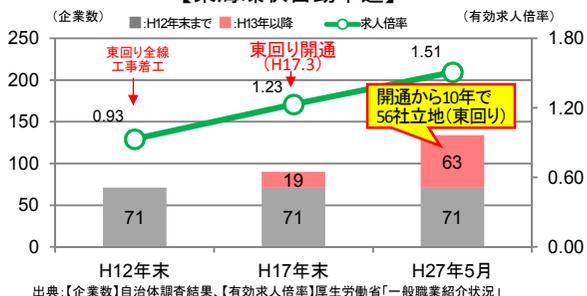
開通を見据えたまちづくり

- 企業立地やまちづくりのビジョン
- 計画的な産業基盤整備
- 企業誘致の取り組み 等

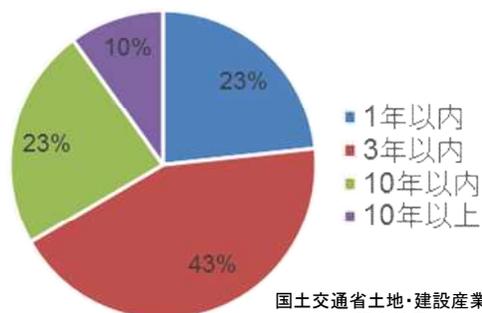
課題

- 整備段階の連携によるのみでは効果発現まで時間がかかるケースも存在

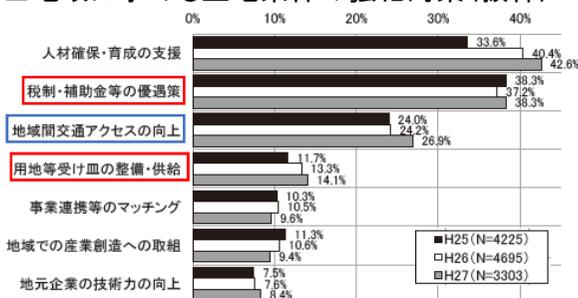
自動車企業の立地と有効求人倍率(岐阜県)の推移
【東海環状自動車道】



■開発時の行政手続き期間



■地域に求める立地条件の強化対策(抜粋)



【出典】日本立地センター提供「新規事業所立地計画に関する動向調査」(産業立地2016年1月号)

■企業のニーズ

- 優良農地、市街化調整区域等のため開発できないことがある (H28.11 商社(物流部門)ヒアリング)
- 海外の方が、道路計画や沿線の土地利用に関するマスタープランがはっきりしている (H28.11 商社(物流部門)ヒアリング)
- 開通による地点間の移動短縮時間が企業側に届いていない (H28.12 立地関係団体等ヒアリング)

方向性

①計画段階からの連携強化

- ・道路計画と地域の戦略(土地計画等)との連動 等

②整備段階における官民連携の更なる強化

- ・民間投資の判断に資する情報共有
- ・官民のプロジェクトの着実な実行 等

③供用段階における連携強化

- ・利活用に伴う新たな課題への対応

④実効性を高める体制・スキームの強化

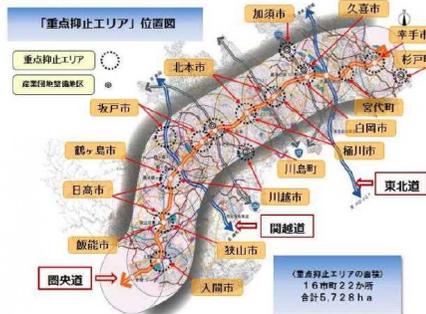
①計画段階からの連携強化の事例

道路計画と連動した土地利用計画

- IC周辺では土地利用のニーズが高まり、農業的土地利用、景観等との調整が課題。埼玉県では、土地利用基本計画において、IC周辺の土地利用の方向性やその調整方針等を位置付け

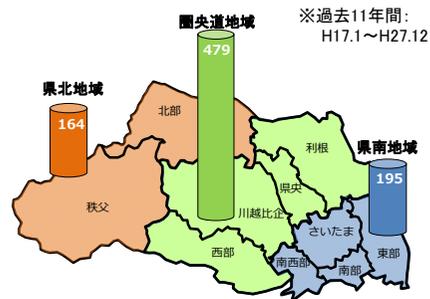
埼玉県土地利用基本計画(抜粋)

『圏央道の沿線地域においては、豊かな田園環境と調和した産業基盤づくりを推進し、多様な企業を集積を図り、地域の活性化を高めていきます』
 ⇒圏央道のICから概ね5kmの範囲については、産業基盤づくりを誘導・支援(田園都市産業ゾーン基本方針)



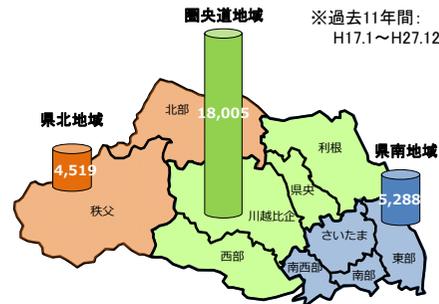
企業立地

- 埼玉県全体で838社※が立地
- その内、約6割が圏央道周辺地域



新規雇用

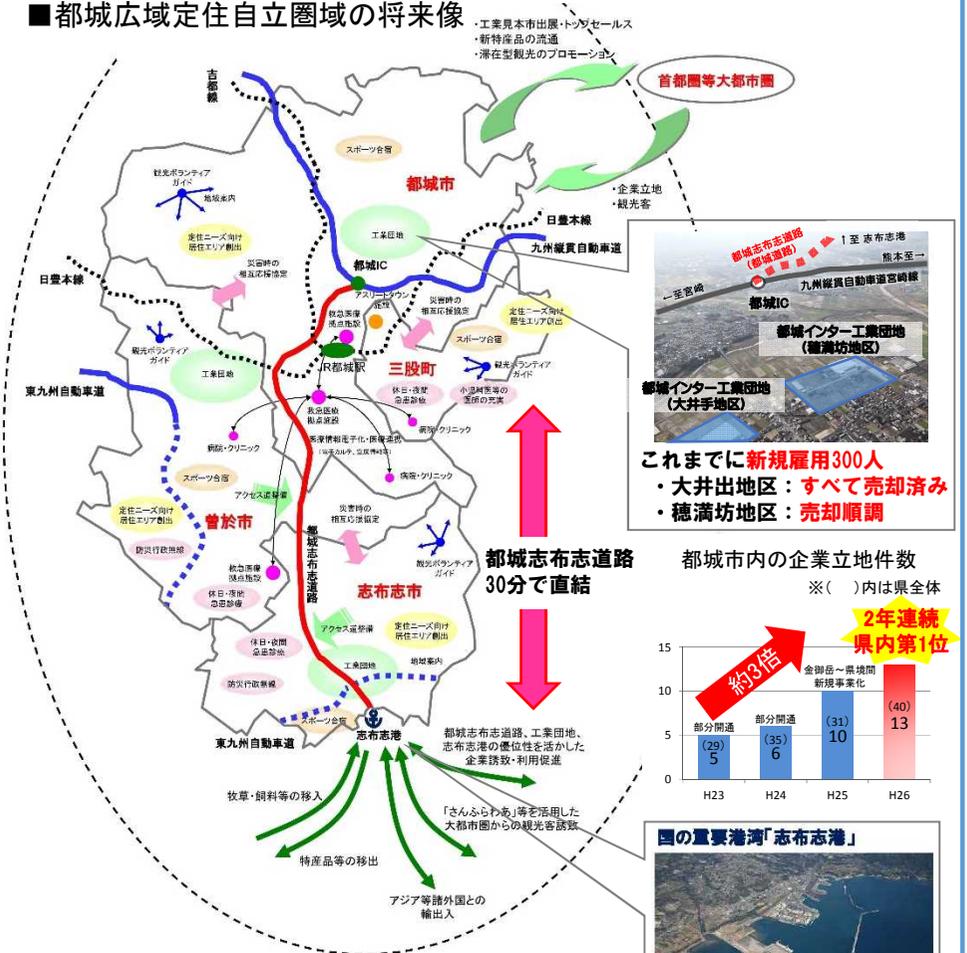
- 埼玉県全体で27,812人※の新規雇用
- その内、約6割が圏央道周辺地域



道路計画と連動した地域計画

- 都城定住自立圏は都城志布志道路の整備を見据え、圏域の共生ビジョンを策定
- 工業団地、居住エリア、救急医療拠点施設等を計画的に配置

■都城広域定住自立圏域の将来像



②整備段階における官民連携の強化事例

東海環状西回り利活用促進会議(H28.7~)

○東海環状自動車道を利活用したまちづくりを支援するため、自治体や経済団体、民間企業等がまちづくりの情報を共有・議論する場として開催

代表理事：岐阜県、三重県

理事：関係40市町、経済団体(16団体)、オブザーバー：中部地整、ネクスコ中日本

地域づくり

山県市高富地区のまちづくり構想

- 国道256号BP整備
- 沿道建築物のデザインロード
- 新しい山景の眺けを牽引

鳥羽川周辺の整備

- サイクリングロード整備
- 河川改修等の防災事業

山県市バスターミナル予定地



IC周辺整備構想

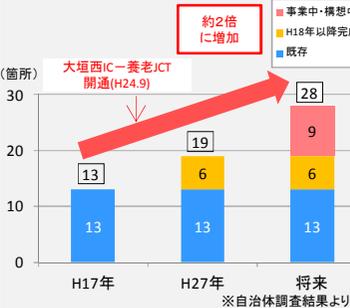
- 商業、居住など複合機能検討
- 浄化センター整備
- 道の駅設置検討

※山県市都市計画マスタープラン

事業名	場所	地域づくり	予定年度
1	山県市 山県市	市街地の整備(仮称)高富IC周辺	継続
2	山県市 山県市	山県市バスターミナル予定地	継続
3	山県市 山県市	鳥羽川周辺の整備	H28~
4	本巣市 本巣市	沿道建築物のデザインロード	H32
5	大野町 大野町	おおののグリーンロード	H27~
6	神戸町 神戸町	ごうとんふたスポーツ公園	H30
7	大垣市 大垣市	大垣駅前南地区の整備	H28
8	美濃町 美濃町	新美濃まちづくり構想	H27~
9	羽島市 羽島市	羽島市中央地区の整備	H30
10	民開 L*伊予	羽島市中央地区の整備	H27~
11	L*伊予	にぎわいの森(市役所)	H30
12	美濃町 美濃町	計画的な土地利用促進	継続

産業振興

西回り沿線の工業団地数の推移



事業名	場所	産業振興	予定年度
1	岐阜市 岐阜市	(仮称)三輪地域ものづくり産業等集積地	未定
2	岐阜市 岐阜市	(仮称)高野地域ものづくり産業等集積地	未定
3	山県市 山県市	大野(志保)工業用地	H28
4	山県市 山県市	高富(志保)工業用地	H28~
5	山県市 山県市	岩佐(高富)工業用地	H28~
6	大野町 大野町	(仮称)大野町北地区工業用地	H30
7	民開 美濃町	大野町南地区の立地	H29
8	美濃町 美濃町	美濃町産業用地	H29
9	美濃町 美濃町	美濃町産業用地	未定
10	津市 津市	美濃町産業用地	未定
11	本巣市 本巣市	美濃町産業用地	H28
12	羽島市 羽島市	美濃町産業用地	継続
13	羽島市 羽島市	美濃町産業用地	H30
14	安八町 安八町	美濃町産業用地	未定
15	民開 いなべ市	美濃町産業用地	H28
16	民開 四日市市	美濃町産業用地	H29
17	民開 いなべ市	美濃町産業用地	H30
18	民開 四日市市	美濃町産業用地	H27~
19	美濃町 美濃町	美濃町産業用地	継続
20	民開 四日市市	美濃町産業用地	継続
21	民開 亀山市	美濃町産業用地	H29
22	民開 四日市市	美濃町産業用地	H29
23	民開 四日市市	美濃町産業用地	H29

高速アクセスの強化

(仮称)岐阜三輪スマートIC



事業名	場所	高速アクセスの強化	予定年度
1	岐阜県 岐阜市	(主)岐阜県山線 大字北工区	(岐阜IC)開通と同時に
2	岐阜市 岐阜市	(市)北野北線 岐阜三輪SICアクセス道路	H31
3	岐阜市 岐阜市	(市)岐阜駅前通	H30
4	岐阜市 岐阜市	(市)北野北線	H31
5	岐阜市 岐阜市	(市)北野北線	H31
6	岐阜県 山県市	国道256号高富バイパス(高富IC)以南	(高富IC)開通と同時に
7	岐阜県 本巣市	国道153号三橋工区	(高富IC)開通と同時に
8	本巣市 本巣市	(市)高富IC	H32
9	岐阜県 神戸町	(主)岐阜駅前通線 大字北工区	未定
10	美濃町 美濃町	国道256号	H28
11	岐阜県 本巣市	(主)岐阜駅前通線 大字北工区	未定
12	岐阜県 美濃町	(主)岐阜駅前通線 大字北工区	(岐阜IC)開通と同時に
13	安八町 安八町	(仮称)安八町(仮称)美濃町	(岐阜IC)開通と同時に
14	美濃町 美濃町	美濃町産業用地	H30
15	三重県 いなべ市	(主)北野北線 北野ICアクセス道路	未定
16	三重県 いなべ市	(主)北野北線 北野ICアクセス道路	未定
17	三重県 いなべ市	国道365号4車線化	未定
18	三重県 美濃町	(主)美濃町産業用地	H28
19	三重県 四日市市	(主)美濃町産業用地	H30
20	三重県 美濃町	(主)美濃町産業用地	H30
21	三重県 美濃町	国道477号 美濃町バイパス	未定
22	三重県 美濃町	国道306号(高富)	H30
23	三重県 美濃町	(主)津市産業用地	H30
24	三重県 四日市市	国道477号 四日市産業用地	H30
25	三重県 四日市市	国道477号 四日市産業用地	H30
26	三重県 美濃町	(主)美濃町産業用地	H30
27	三重県 美濃町	国道306号 美濃町産業用地	H30
28	三重県 美濃町	国道306号 美濃町産業用地	未定
29	いなべ市 いなべ市	(市)丹生川下区下区19号線	未定
30	いなべ市 いなべ市	(市)美濃町産業用地	未定
31	岐阜市 岐阜市	(仮称)美濃町スマートIC(仮称)美濃町	H30

観光振興

天下分け目の決戦地(関ヶ原町)

関ヶ原古戦場ランドデザイン関連事業

徳川家康最後陣地再整備

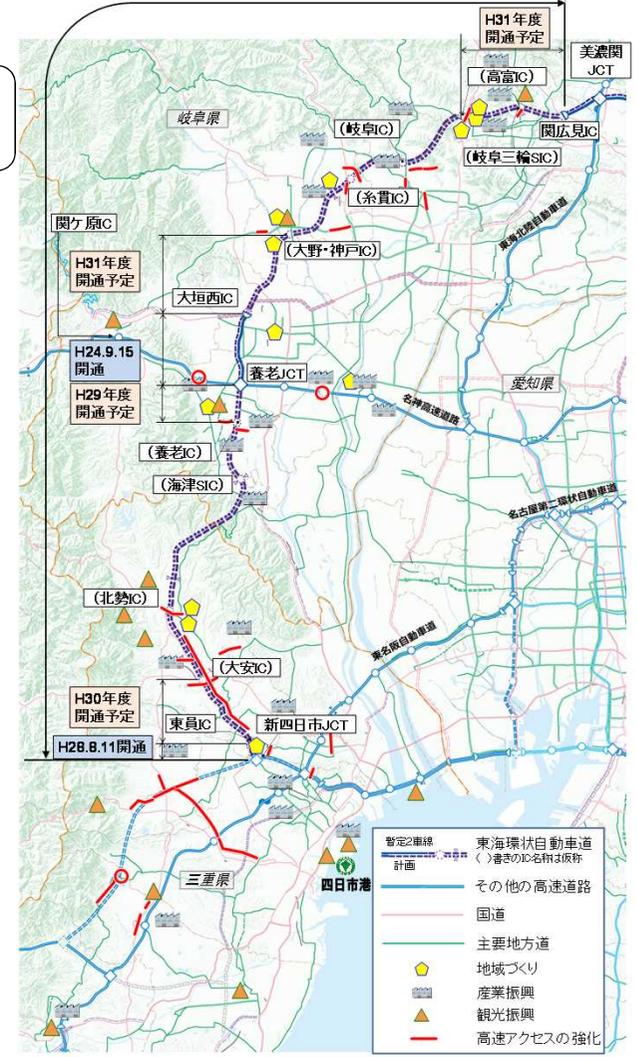
石田三成陣地

小早川秀秋陣地



事業名	場所	観光振興	予定年度
1	岐阜市 岐阜市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	H25~
2	大野町 大野町	関ヶ原古戦場ランドデザイン	H30
3	関ヶ原町 関ヶ原町	関ヶ原古戦場ランドデザイン	H32
4	美濃町 美濃町	関ヶ原古戦場ランドデザイン	未定
5	民開 いなべ市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	未定
6	美濃町 美濃町	関ヶ原古戦場ランドデザイン	未定
7	いなべ市 いなべ市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	H27、H32
8	民開 美濃町	関ヶ原古戦場ランドデザイン	継続
9	民開 美濃町	関ヶ原古戦場ランドデザイン	継続
10	民開 四日市市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	継続
11	民開 四日市市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	継続
12	亀山市 亀山市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	H30
13	民開 四日市市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	H30
14	民開 四日市市	関ヶ原古戦場ランドデザイン	継続

東海環状自動車道 西回り区間 延長約77km



③ 供用段階における連携強化の事例

供用後の利活用に伴う新たな課題への対応

- 豊橋バイパスの4車線化後、三河港方面からのアクセス道路で慢性的に渋滞が発生
- 三河港近辺の企業町内会が「幹線道路に関する意見交換会」を設置し、民間側が優先順位を区分した改善案を提案し、行政と議論
- 成果の一例として、この場の議論を踏まえ、左折信号を新設し、三河港から名豊道路への交差点の渋滞が大幅に緩和

対策前



対策

- 企業が課題を認識し改善を提案
- 平成23年に「幹線道路に関する意見交換会」を設置し、行政、民間企業が議論を重ねる(年2回)

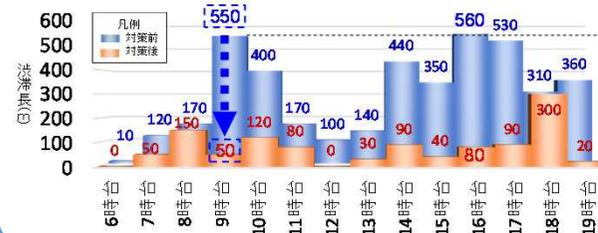


■ 構成

- 田原臨海企業懇話会 (73社)
 - ・会長 : 愛知海運産業(株)
 - ・副会長 : (株)藤城運輸
 - ・副会長 : トヨタ自動車(株)田原工場
- 三河湾明海地区産業基地運営自治会 (122社)
 - ・会長 : 川西塗装(株)
 - ・副会長 : (株)デンソー豊橋製作所
 - ・副会長 : (株)総合開発機構

効果

■ 渋滞長の変化



■ 改善後の状況



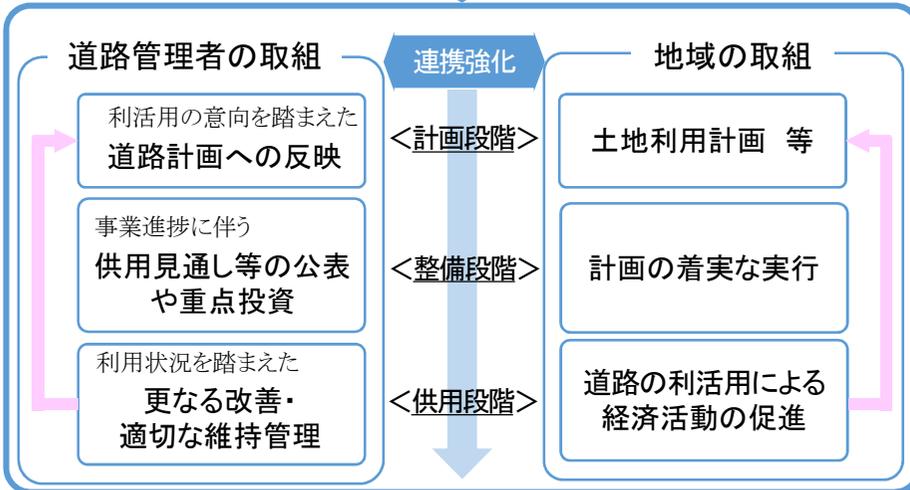
- ① 浜松方面オフランプ 右折2車線化
- ② 名豊道路 豊橋BP4車線化
- ③ 三河港方面からの左折専用レーン設置
- ④ 左折専用矢印信号の追加

④実効性を高める体制・スキームの強化

国内のスキーム

道路利活用協議会等の取り組み

○官民の道路利活用協議会等による情報交換や一体的な戦略の策定



国の支援制度を活用しつつ

○自治体が独自に条例を制定するなどして、企業活動を支援 自治体

企業立地等の支援 国

(税制優遇、行政手続き円滑化 等)

○地域による主体的かつ計画的な企業立地促進の支援(企業立地促進法)
○IC周辺に立地する物流倉庫等への支援(物流総合効率化法) 等

基盤整備への支援 国

○港湾・空港・IC等の整備や工業団地の造成等の民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備等への支援 等

海外の事例(Local Enterprise Partnerships: LEP) 英国

○英国では、複数の地方自治体と民間企業等による官民連携パートナーシップ(LEP)により、各地域の事情に応じて優先すべき経済振興施策を地域主導で実現する枠組みを構築

設置



構成

- ・地域の自治体関係者
- ・地元経済界の代表者
- ※50%以上は企業代表者は企業出身者
- ※任意団体 (39団体 2016.2現在)
- ・運営・事業資金は、自己調達が原則 (政府資金の活用が可能(条件制約あり))



承認条件

- ・産業界からの支援
- ・経済圏からみて自然な地理的条件
- ・地方自治体からの支援
- ・付加価値と熱意

役割

○中央政府と協働して行う交通網等の社会基盤整備、就業支援、高成長産業の育成対策など

- ・ネットワークインフラ整備など、政府の優先開発事案への参画
- ・社会資本整備と事業実現のための支援、コーディネート
- ・地域の企業に対する規制の改革の先導
- ・欧州地域開発基金等の活用、配分(2014-2020) 等

<エンタープライズ・ゾーン(Enterprise Zone: EZ)>

- ・LEPからの申請に応じて政府が承認
- ・EZ内では建築計画申請承認制度の簡素化等のメリット

実効性を高めるための体制・スキームについて、各段階の連携を促進しつつ、ニーズに応じて強化する必要があるのではないかと、また、海外事例も踏まえつつ、中長期的な改善の方向性はどうか