

## 大都市圏・グローバル化・国土基盤について(参考資料)

---

平成26年11月7日  
国土政策局

## 【1. 時代の潮流と課題】

## (1) 活力ある大都市圏の整備

- 東京圏における高齢者数の急増 p4
- 都心部で逼迫する医療・介護サービス需給 p5
- 郊外部における「街の高齢化」 p6
- 首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫 p7
- 風水害の局地化・激甚化 p8

## (2) グローバル化への対応

- 国内線LCC旅客数推移とLCC旅客数シェア p9
- 世界各地のLCCシェアの状況と国内におけるイールドの変化 p10
- クルーズ需要の増大 p11
- 世界の対内直接投資残高の推移、地域 p12
- アジアの中間層・富裕層の急速な拡大 p13
- 最終製品、中間財の貿易額の変化 p14
- 4国際空港からLCCが就航する都市 p15
- 機能の地方分散 p16

## (3) 国土基盤の維持・整備活用の方性

- 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展 p17
- 新情報革命の到来 p18

## 【2. 目指すべき姿とは】

## (1) 活力ある大都市圏の整備

- 都市型水害対策の推進 p20
- 老朽建築物等の建て替え、耐震改修の促進等 p21
- 密集市街地改善の推進 p22
- エリアマネジメントの事例 p23
- スマートウェルネス住宅・シティの実施事例 p24
- 高齢者の地域活動等への参画 p25
- 大都市部における非婚化・晩婚化 p26
- 待機児童数(地域別) p27
- 東京圏、大阪圏で低い同居率 p28
- 地域の子育て支援等に対応した都市公園ストックの再編 p29
- 公共交通機関等におけるベビーカー利用環境の整備 p30
- テレワークの推進状況 p31

- コミュニティ再生のための「地域の拠点」の形成 p32
- コンビニや物流事業者と行政が連携した生活支援の例 p33
- 特定都市再生緊急整備地域の例 p34
- 高精度測位社会の実現 p38
- 東京都の低炭素化の取組 p42
- 地域ごとの産業優位 p43
- 大阪圏とアジアの関係(空港) p44

## (2) グローバルな活躍の拡大

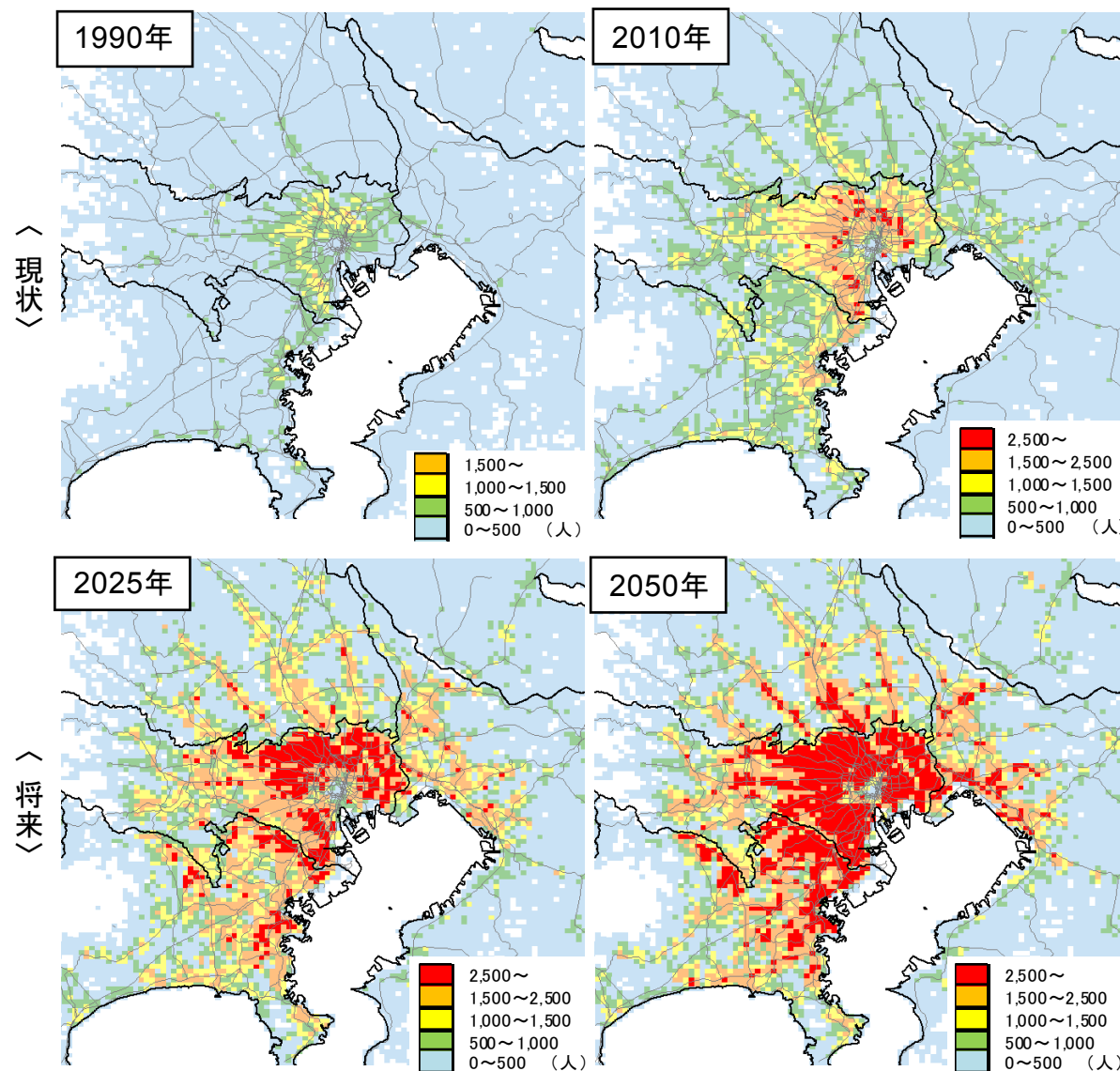
- 都市における高度外国人材の増加状況 p46
  - 各国の対内直接投資額の推移 p47
  - 高度外国人材向けサービスに対する外国人のニーズと外国人から出された指摘・意見 p48
  - 都市再生の枠組み及び都市再生緊急整備地域一覧 p49
  - エネルギーコストの各国比較 p50
  - スーパーグローバル大学の創設 p51
  - 橋渡しを担う公的研究機関等の機能強化 p52
  - 世界に誇る地域発研究開発・実証拠点の事例 p53
  - 食文化・食産業のグローバル展開 p54
  - 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加 p55
  - 空港へのアクセス強化 p56
  - クルーズの振興を通じた地域活性化に向けた取り組み p57
  - 国際コンテナ戦略港湾 p58
  - 国際バルク戦略港湾 p59
  - バルク貨物(穀物・石炭・鉄鉱石)の輸入ルート p60
  - 北極海航路 p61
  - シベリアランドブリッジ・チャイナランドブリッジ p62
  - ロシアとの貿易量増加 p63
  - 日本海と太平洋を結ぶ高規格幹線道路等の整備 p64
- (4) 国土基盤の維持・整備・活用
- 関空・伊丹のコンセッションに向けた取組 p66
  - 空港経営改革の概要 p67
  - 仙台空港特定運営事業等実施方針 p68
  - インフラシステム輸出の推進 p69

# 1. 時代の潮流と課題

---

# 東京圏における高齢者数の急増

○都心部を中心に高齢人口、特に75歳以上の高齢者数の増加が今後予想され、特に団塊の世代が75歳以上となる2025年には、特に都心部及びその近郊で急増し、医療・介護需要などが急速に高まる恐れ。



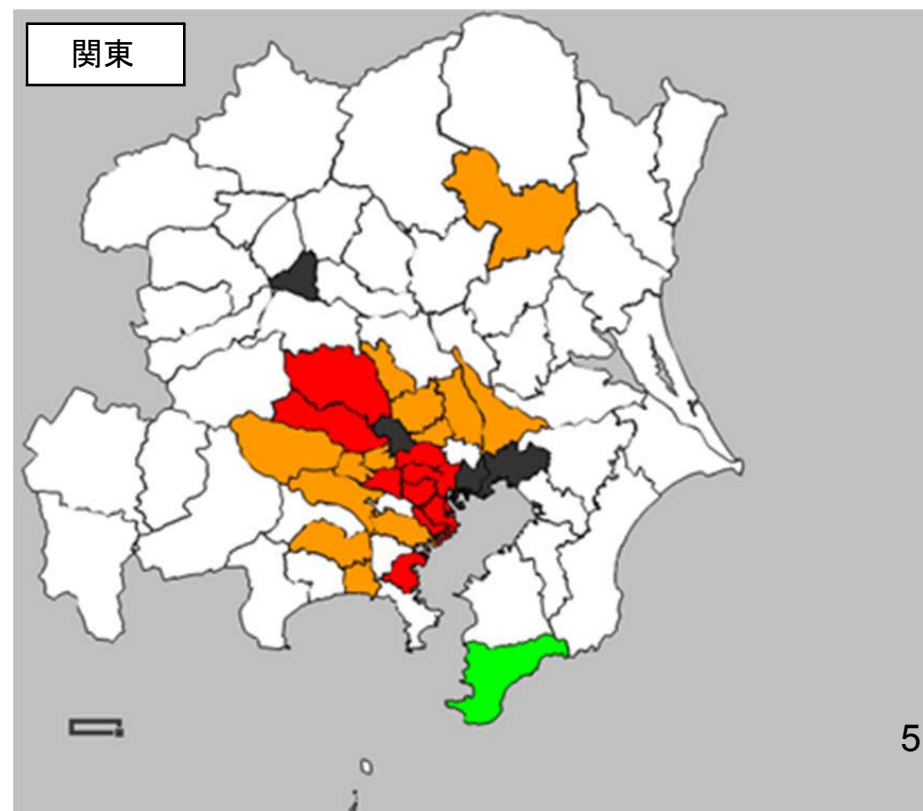
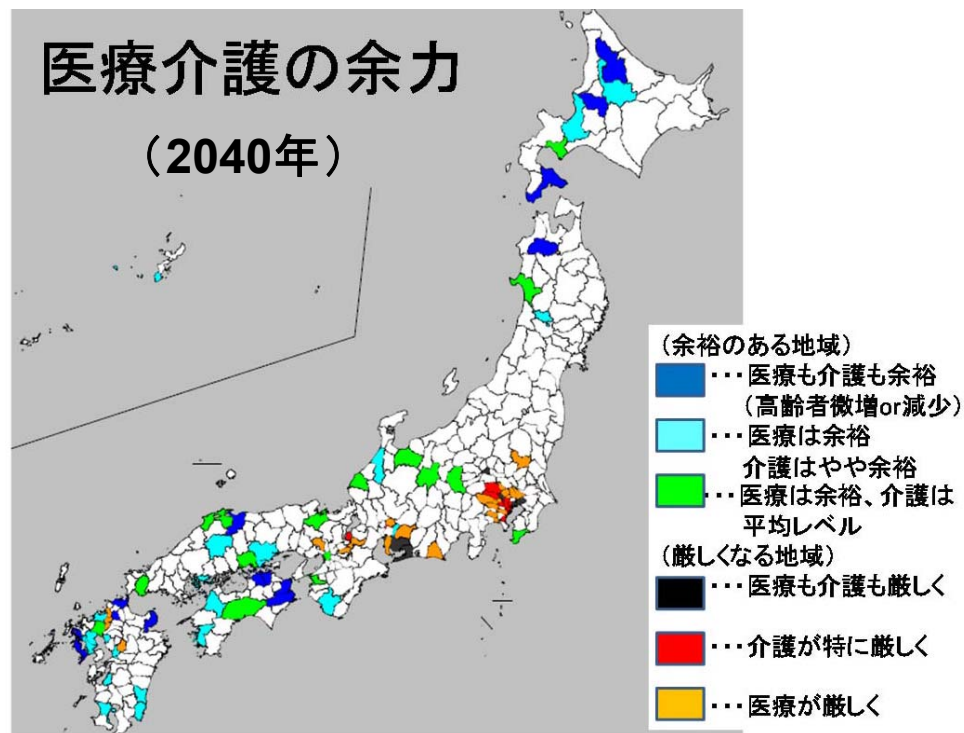
東京圏の75歳以上人口(75歳以上人口比率)

	1990年	2010年	2025年	2050年
東京	49.1万人 (4.2%)	123.4万人 (9.4%)	197.7万人 (15.0%)	265.1万人 (23.1%)
うち特別区	36.0万人 (4.4%)	84.2万人 (9.4%)	129.8万人 (14.5%)	178.2万人 (22.8%)
神奈川県	26.8万人 (3.4%)	79.4万人 (8.8%)	148.5万人 (16.5%)	189.2万人 (24.4%)
千葉県	20.0万人 (3.6%)	56.3万人 (9.1%)	108.2万人 (18.1%)	122.0万人 (25.1%)
埼玉県	20.2万人 (3.2%)	58.9万人 (8.2%)	117.7万人 (16.8%)	136.4万人 (23.7%)
全国	597.3万人 (4.8%)	1419.3万人 (11.1%)	2178.6万人 (18.1%)	2384.6万人 (24.6%)

(出典)総務省「国勢調査」、国土交通省推計値により作成。

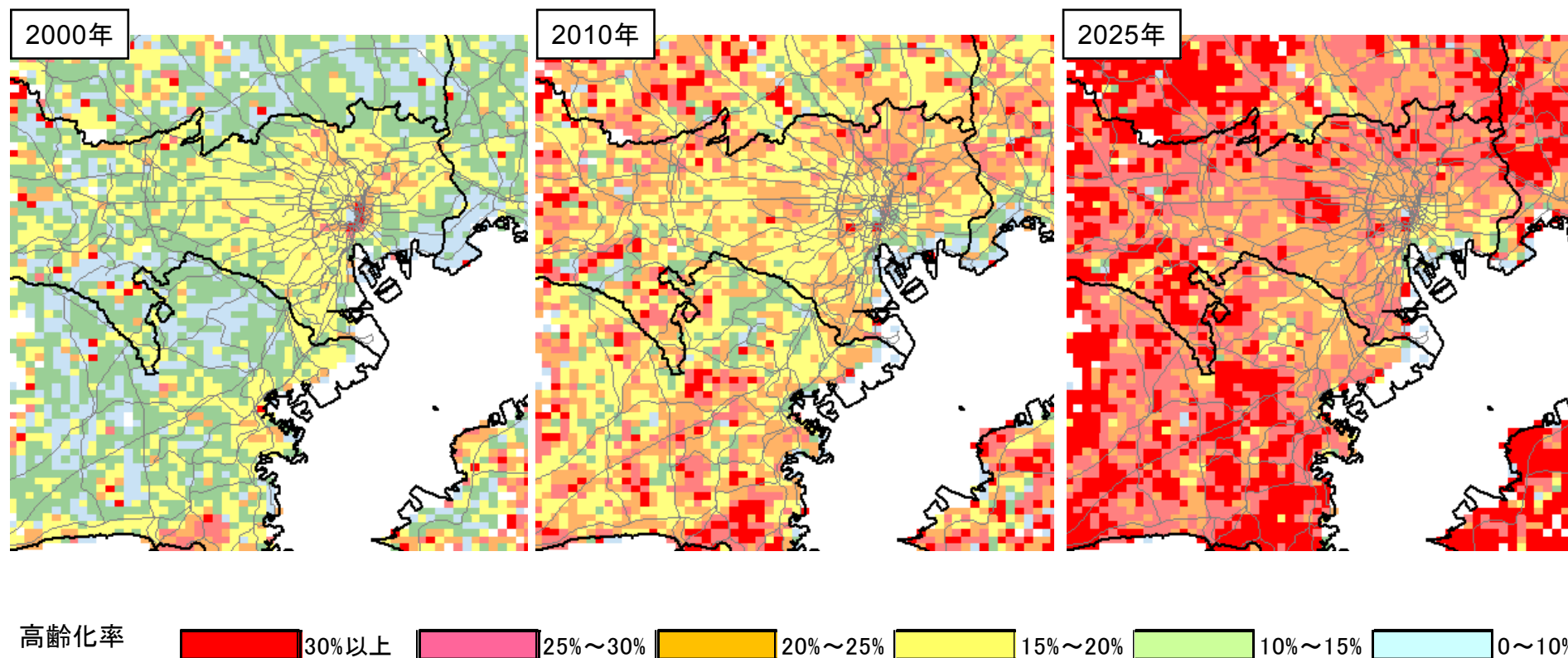
# 都心部で逼迫する医療・介護サービス需給

○都心部では高齢者の増加に伴い、医療・介護サービス需給の逼迫が予想される。



## 郊外部における「街の高齢化」

○ 高度成長期にニュータウンなどの大規模開発及び住民の入居が同時期に進んだ郊外部では、今後も一挙に高齢化率が急速に高まり、「街の高齢化」が進行することが予想される。



(出典)総務省「国勢調査」、国土交通省推計値により作成。

(注)高齢化率は、65歳以上の高齢者人口(老年人口)が総人口に占める割合。



# 首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫

## ○首都直下地震

地震の規模 : M6.7~7.2程度  
 地震発生確率:30年以内に、70%程度  
 平均発生間隔:23.8年

## ○被害想定 (主なもの)

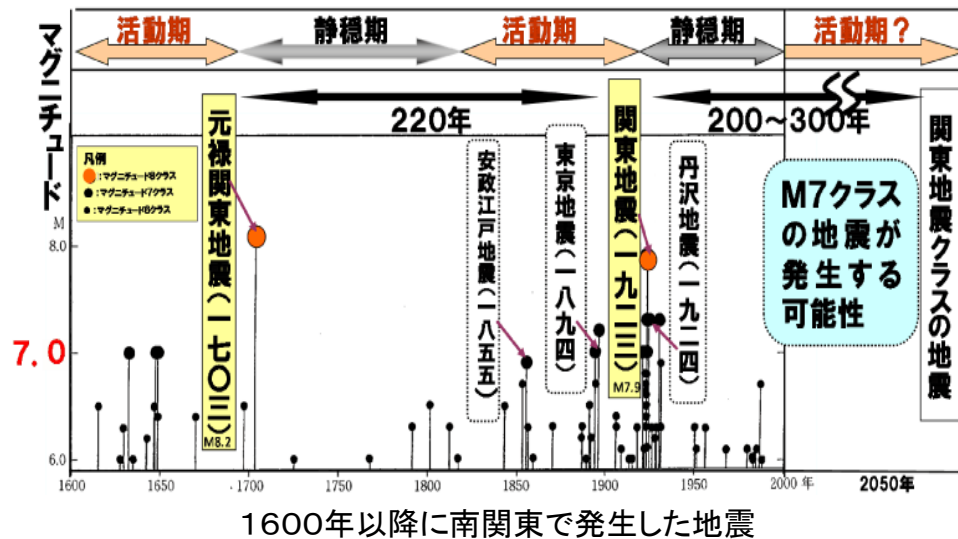
- ・ 全壊家屋 : 約17万5千棟
- ・ 建物倒壊による死者 : 最大約1万1千人
- ・ 焼失 : 最大約41万2千棟
- ・ 死者数 : 最大約2.3万人
- ・ 建物等の直接被害 : 約47兆円
- ・ 生産・サービス低下 : 約48兆円

## ○南海トラフ巨大地震

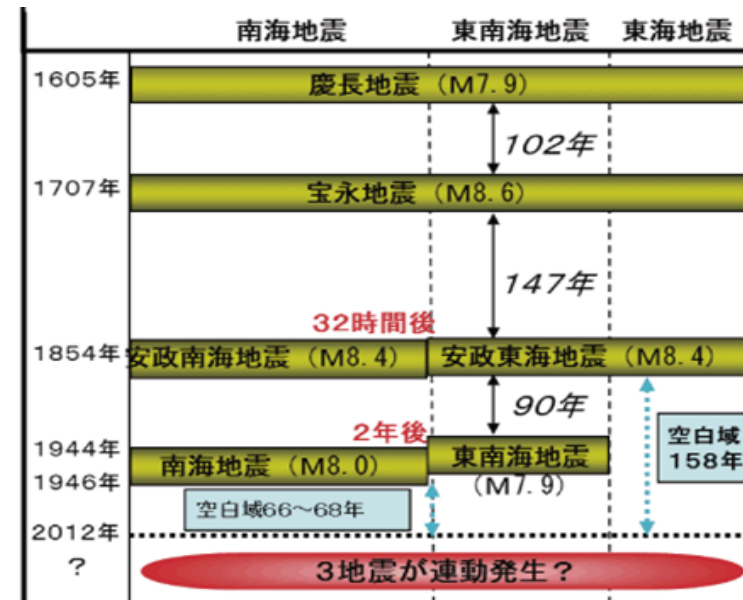
地震の規模 : M8~9クラス  
 地震発生確率:30年以内に、70%程度  
 平均発生間隔:88.2年

## ○被害想定 (主なもの) (基本ケース)

- ・ 揺れによる全壊家屋数 : 約62万7千棟
- ・ 液状化による全壊家屋数 : 約11万5千棟
- ・ 焼失数 : 約31万棟 (冬・夕・風速8m/sのケース)
- ・ 死者数 : 最大約32.3万人
- ・ 資産等への被害【被災地】 : 97.6兆円
- ・ 経済活動への影響【全国】 : 35.1兆円



資料: ・地震発生確率は地震調査研究推進本部ウェブサイト (地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した評価)による。  
 ・被害想定は、首都直下地震対策検討WG最終報告(平成25年12月)  
 ・被害想定は、南海トラフ巨大地震対策検討WG最終報告(平成25年5月)による。  
 ・1600年以降に南関東で発生した地震は、防災白書(H24)による。

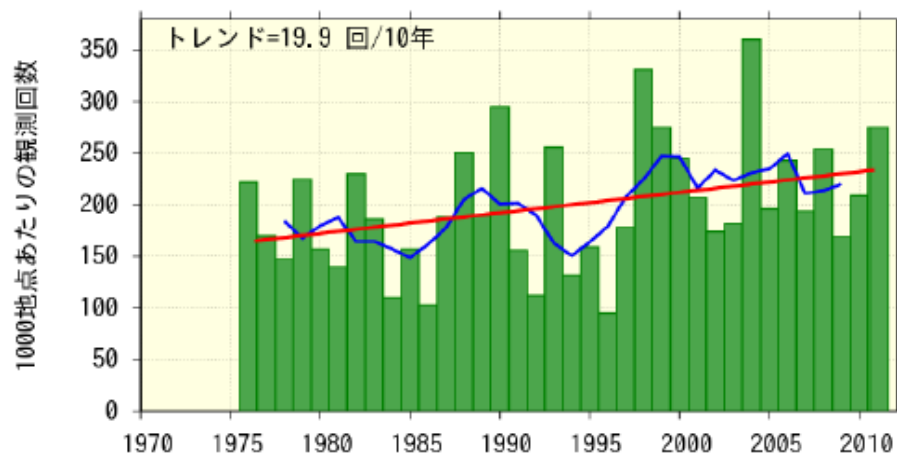


破壊領域 (震源域がしめる範囲)

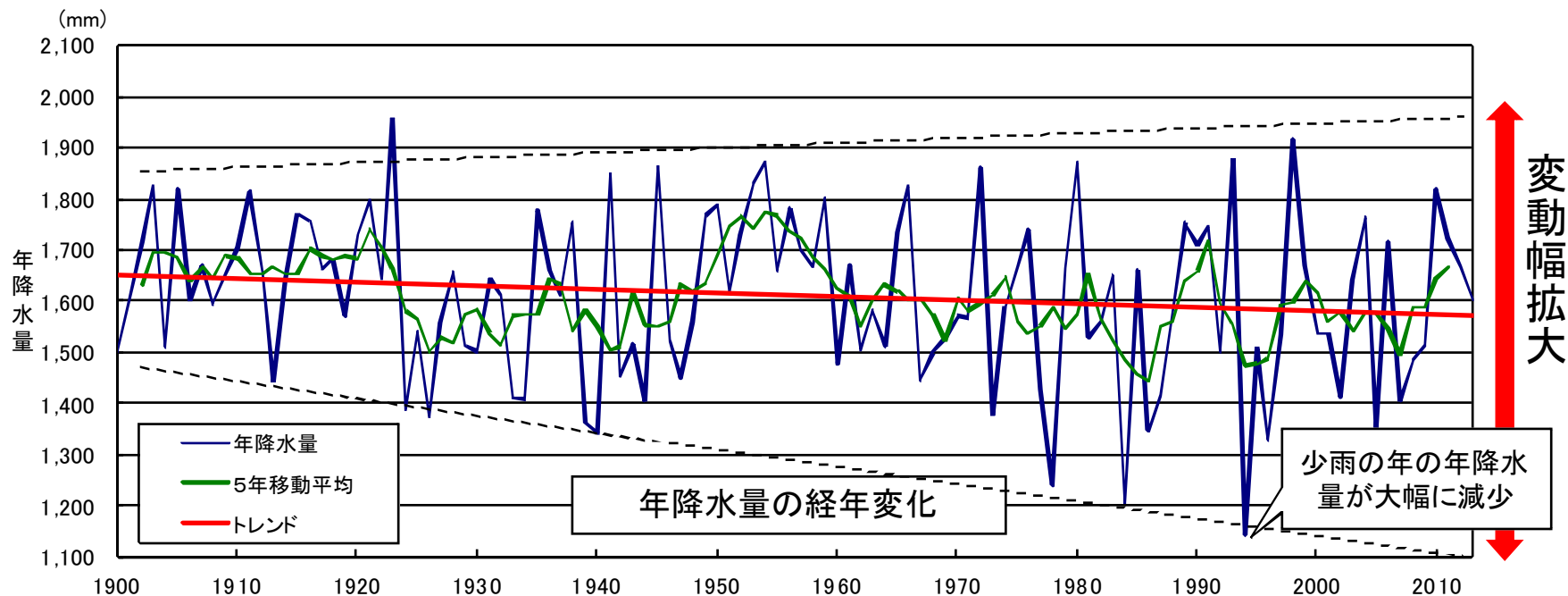
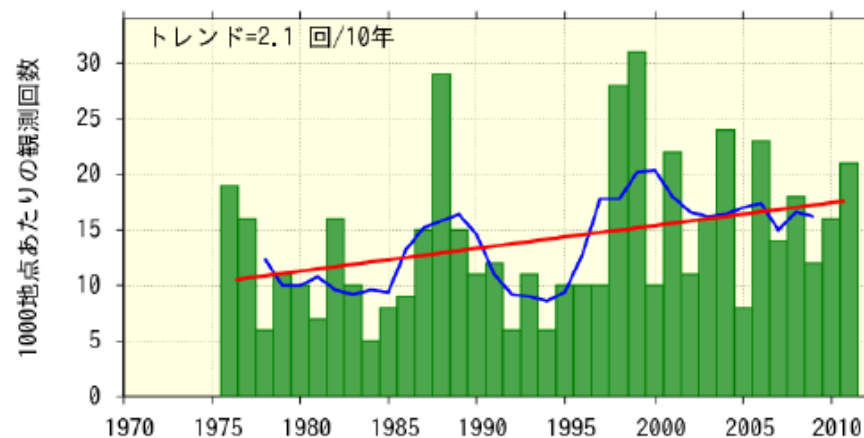
1600年以降に南海トラフで発生した巨大地震

# 風水害の局地化・激甚化

[アメダス] 1時間降水量50ミリ以上の年間観測回数



[アメダス] 1時間降水量80ミリ以上の年間観測回数

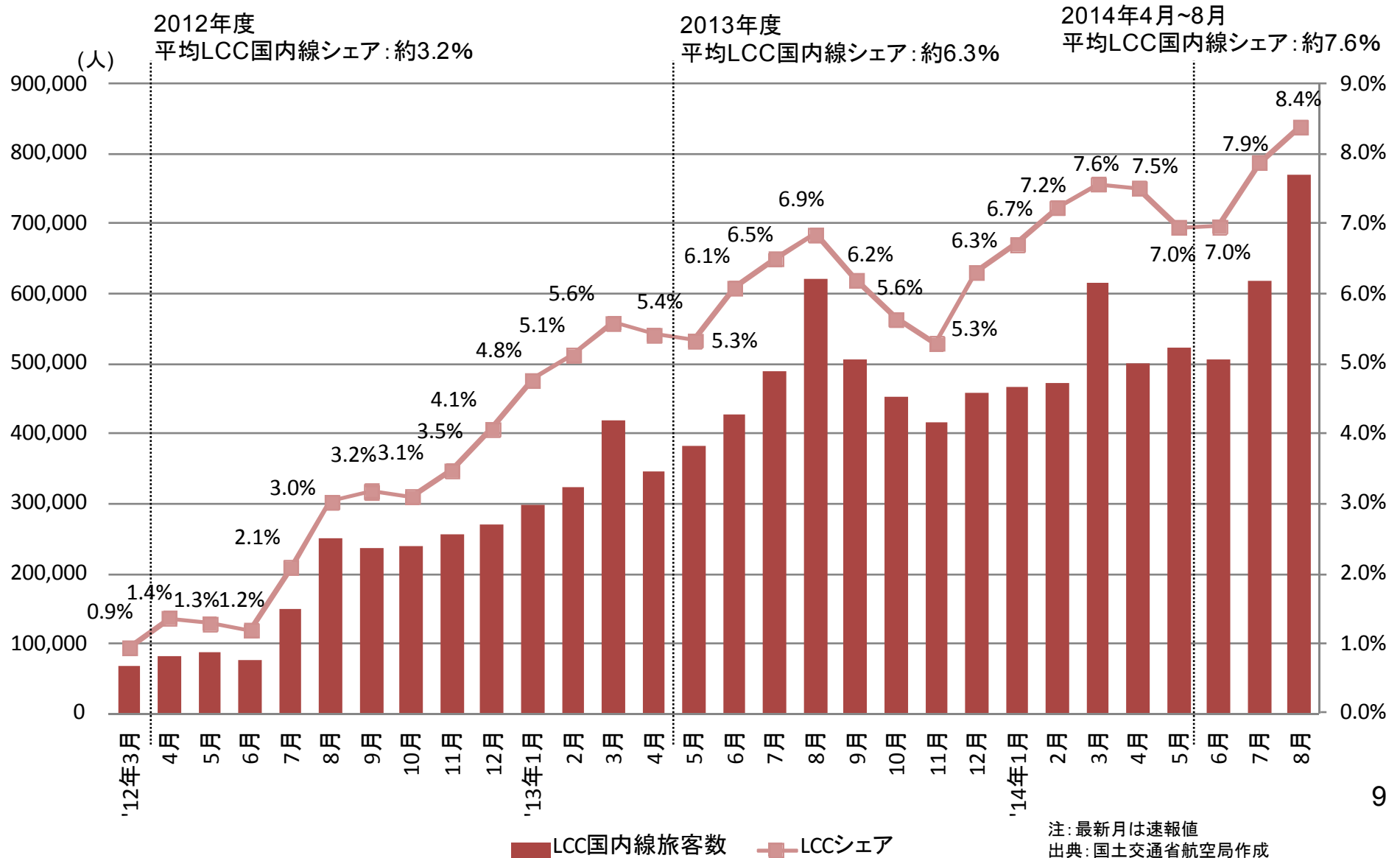


出典:地球温暖化予測情報 第8巻、日本の水資源



# 国内線LCC旅客数推移とLCC旅客数シェア

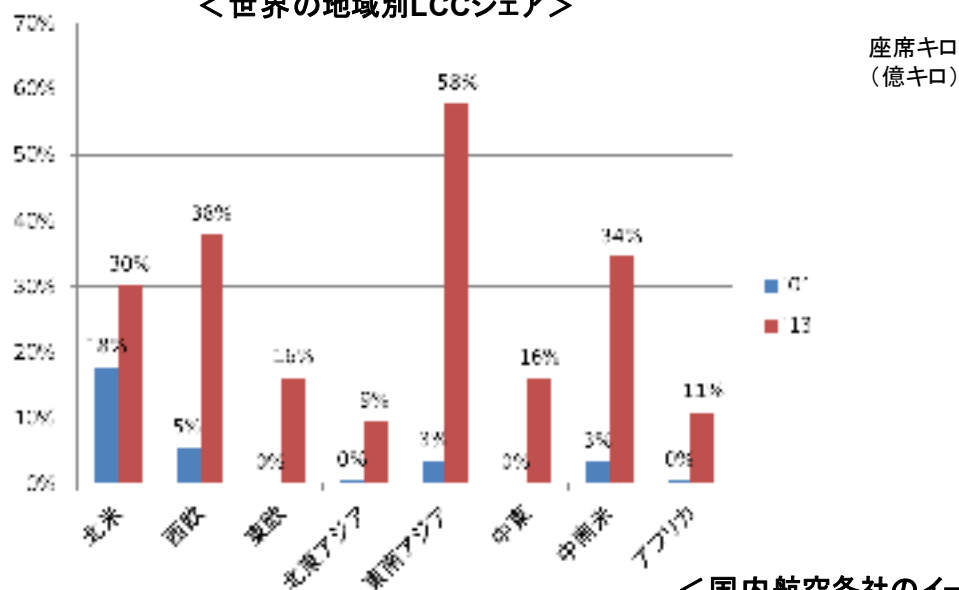
OLCCの国内線シェアは8.4%(2014年8月現在)  
 OLCCの国内線シェア・LCC国内線旅客数ともに増加傾向



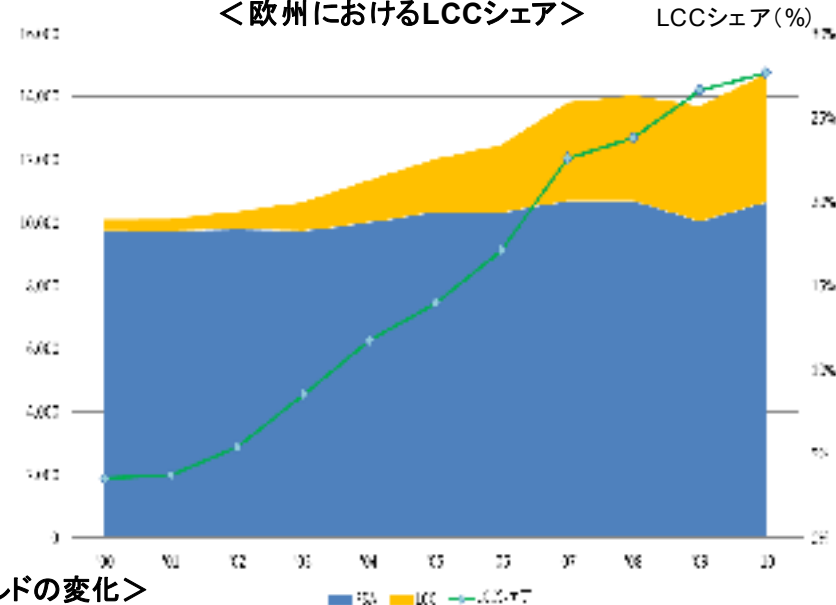
# 世界各地のLCCシェアの状況と国内におけるイールドの変化

OLCCは世界各地域で成長してきているが、日本を含む北東アジアにおけるLCCシェアは比較的低い。  
 ○欧州では大手キャリアの需要を保ちつつ、LCCの増加が航空輸送全体を押し上げている。  
 ○LCCの参入により、国内航空各社における平均のイールドの低下が期待される。

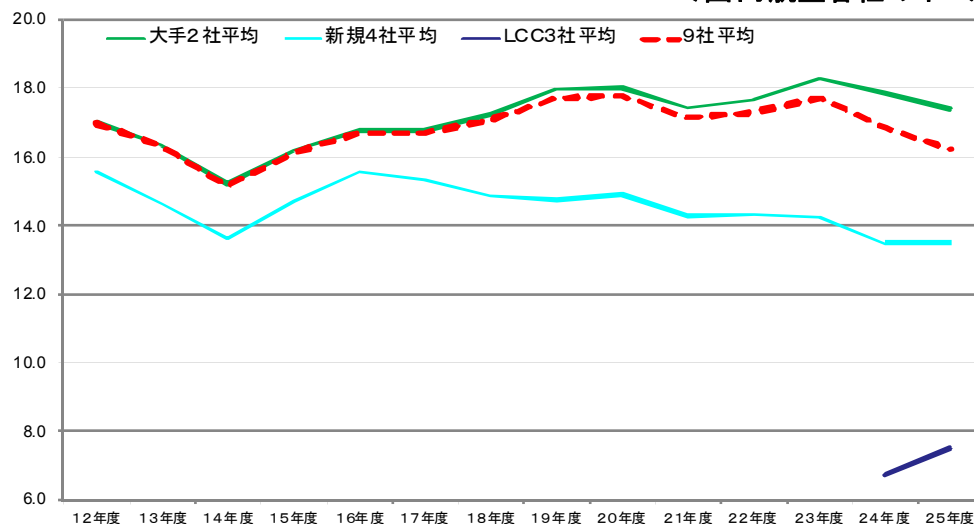
＜世界の地域別LCCシェア＞



＜欧州におけるLCCシェア＞



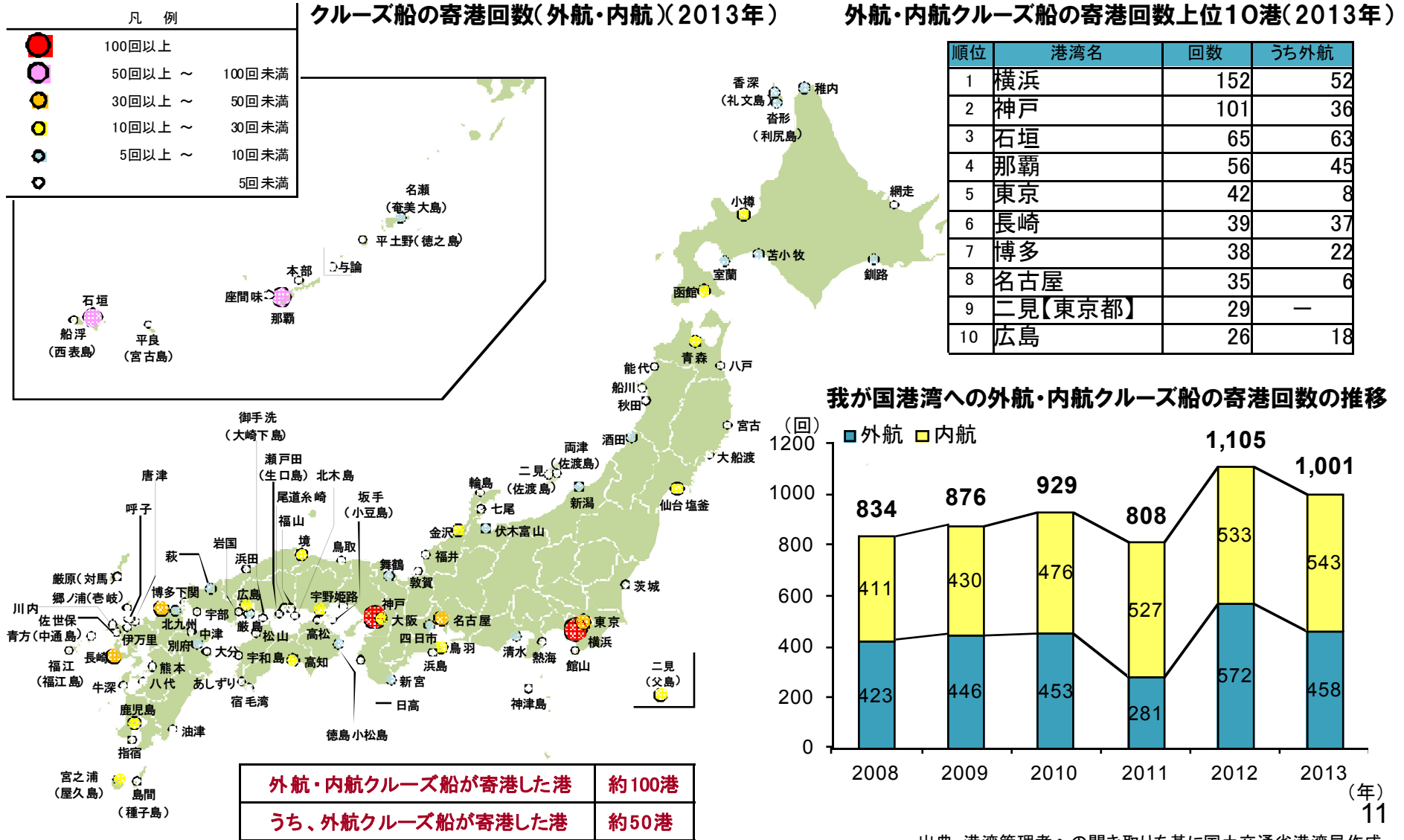
＜国内航空各社のイールドの変化＞



※1 イールド：航空会社の旅客一人当たりの1kmあたりの収入（客単価）であり、航空各社の運賃水準を同一単位にて比較する指標。（旅客収入／旅客<sup>※</sup>）  
 ※2 大手2社：JAL、ANA 新規4社：スカイマーク、AIRDO、スカイネットアジア航空、スターフライヤー LCC3社：ピーチアビエーション、ジェットスター・ジャパン、バニラエア  
 ※3 ピーチアビエーションは平成24年3月就航、ジェットスター・ジャパンは平成24年7月就航、バニラエア（旧エアアジア・ジャパン）は平成24年8月就航

# クルーズ需要の増大

○ 2013年の我が国へのクルーズ船の寄港回数は、韓国クルーズ船社の運航中止などの影響により、過去最高を記録した2012年よりも寄港回数は約1割減少したものの、2年連続で1千回を超えた。

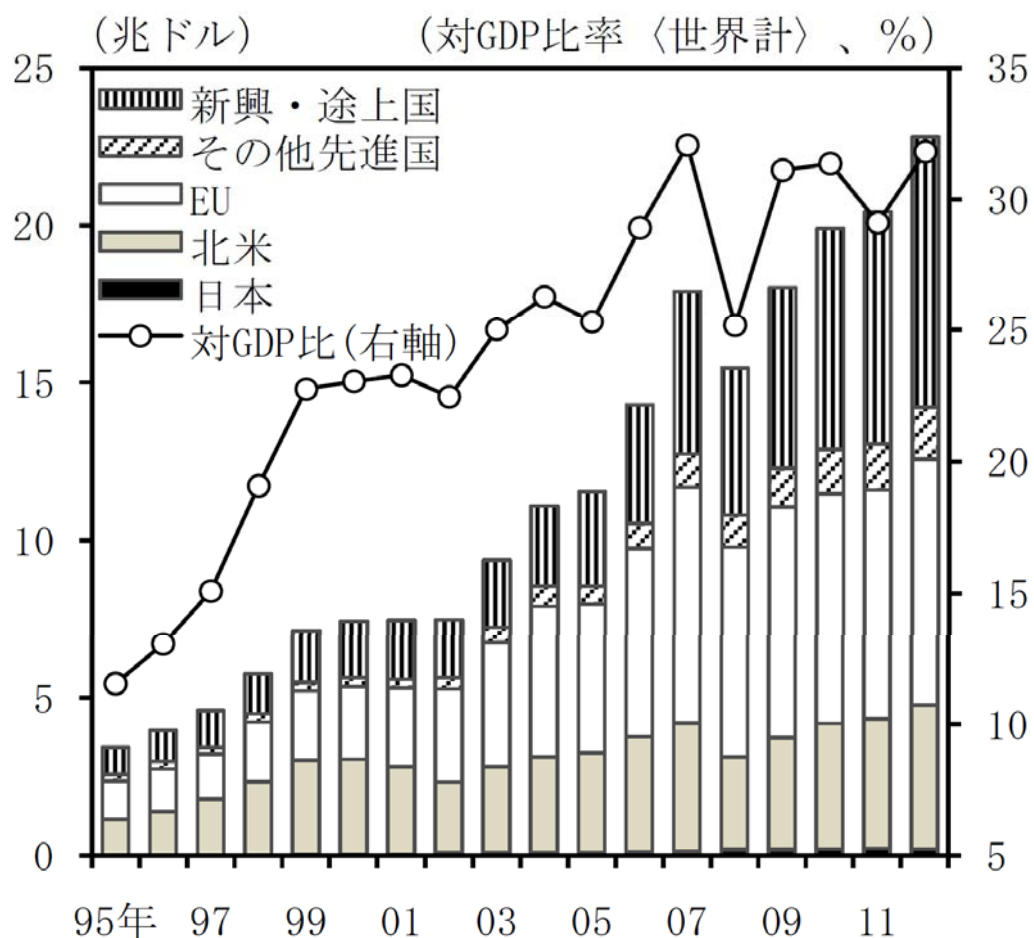


出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

## 世界の対内直接投資残高の推移、地域

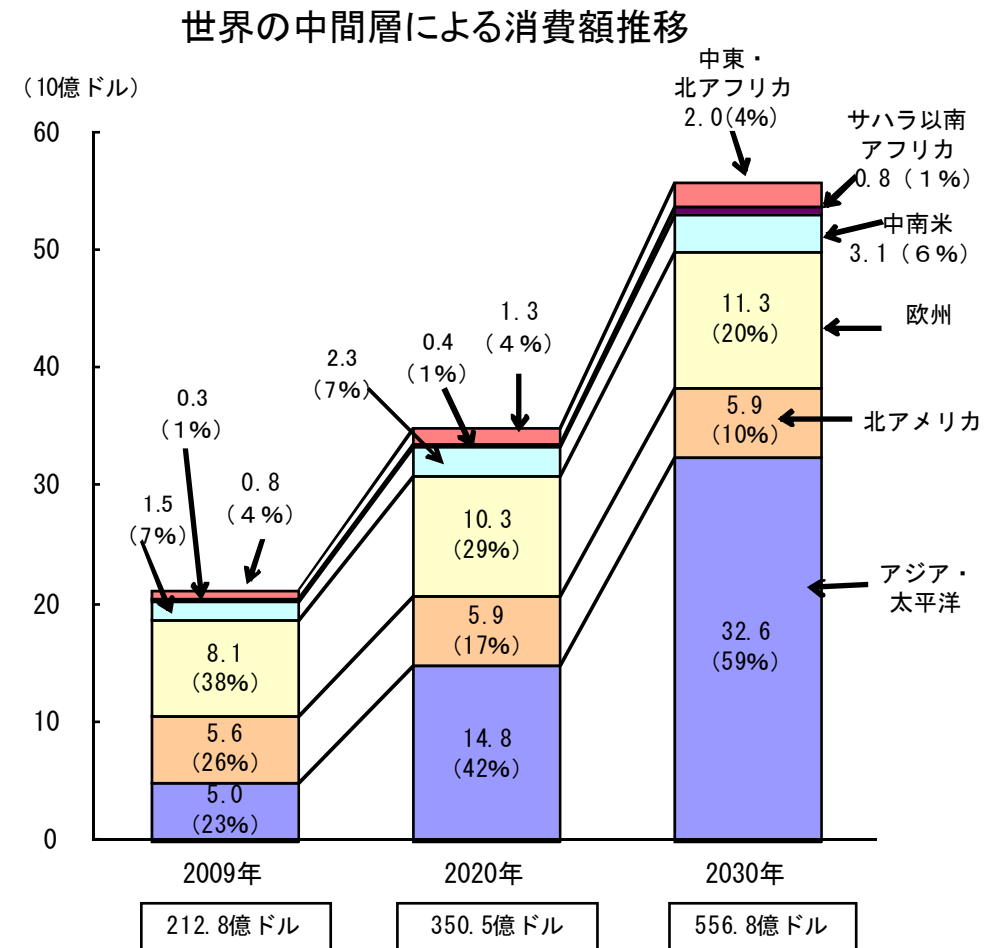
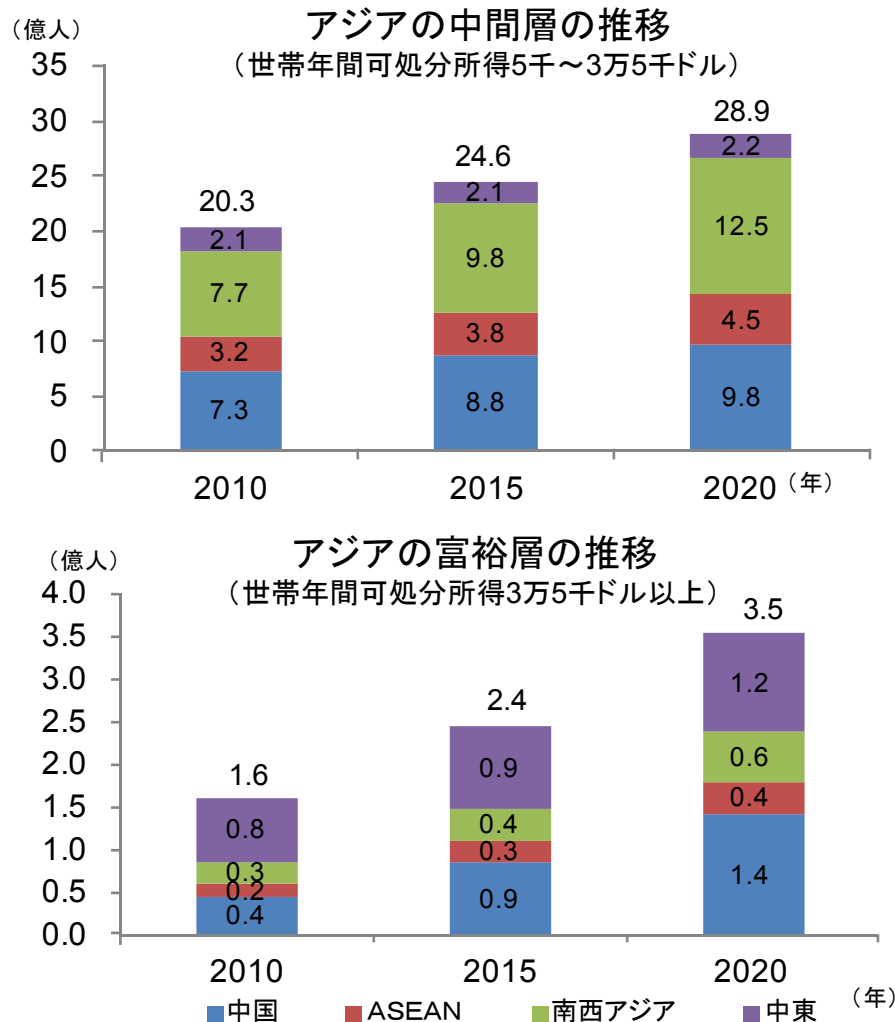
- 世界全体の対内直接投資残高は20兆ドルを超え、最近10年間で約3倍。
- 世界の対内直接投資残高は、2000年代後半からは新興・途上国が占める割合が増加している。

### 世界の対内直接投資残高



# アジアの中間層・富裕層の急速な拡大

○2020年にはアジアの中間層は28.9億人に、富裕層は3.5億人に拡大しており、大きな市場へと成長。アジアの成長ダイナミズムを取り込む必要。



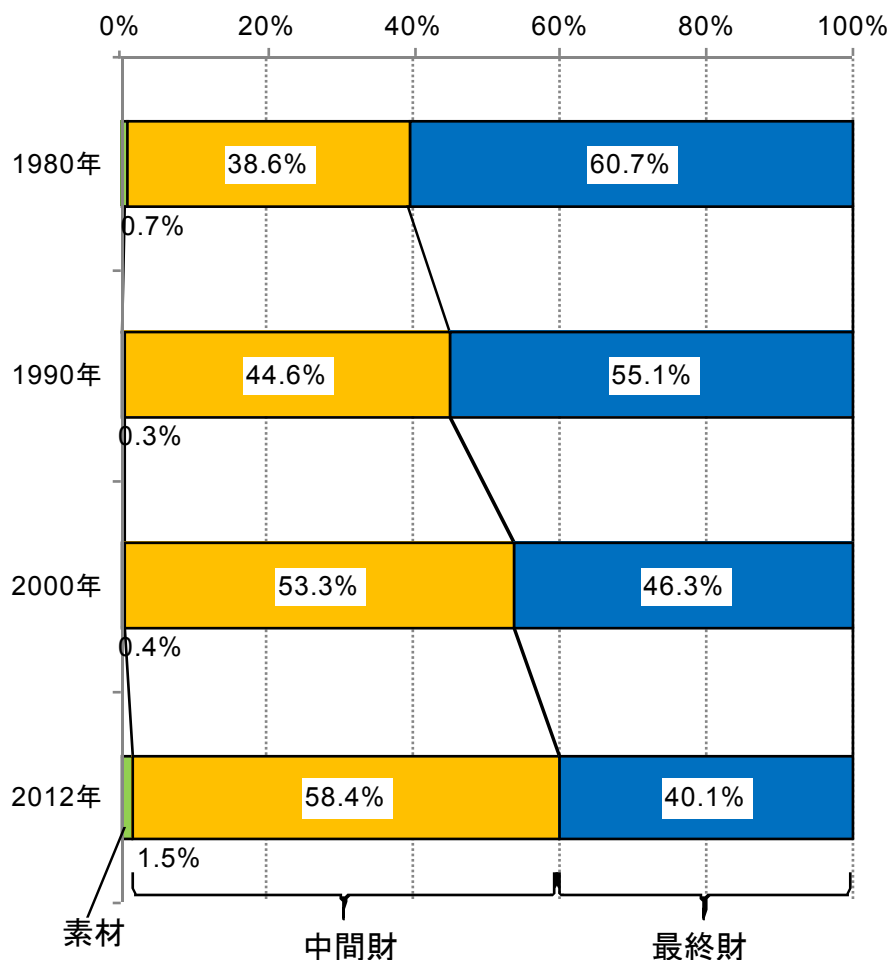
(出典) 経済産業省「平成25年版通商白書」を基に国土交通省国土政策局作成。

(出典) OECD、内閣府「世界経済の潮流2010年I」より作成。  
(注) 四捨五入により、合計が必ずしも一致しない場合がある。

# 最終製品、中間財の貿易額の変化

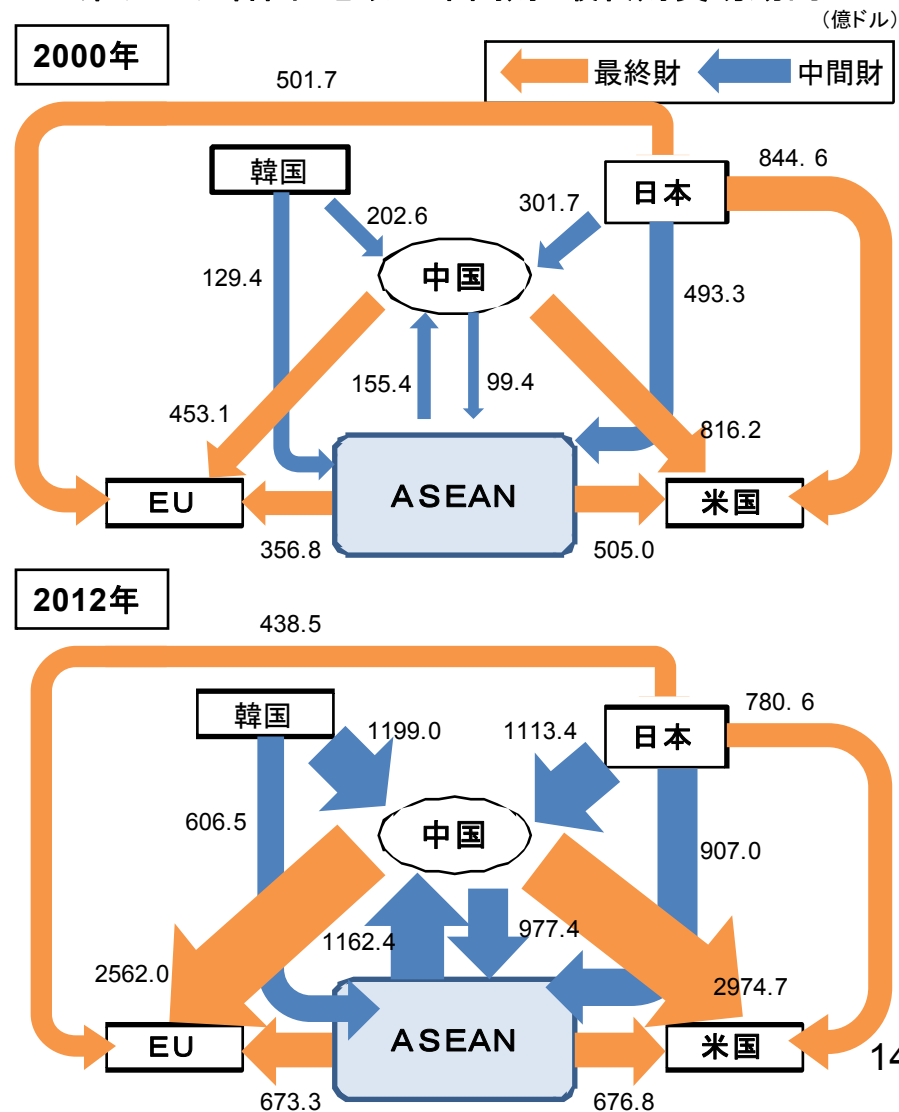
○我が国の貿易構造は、最終財は海外で生産し、中国、ASEANへと中間財を輸出する構造へと変化してきている。

### 日本の生産工程別輸出額の構成



(出典) (独)経済産業総合研究所「RIETI-TID2012」より作成。

### 東アジア各国・地域の中間財・最終財貿易動向

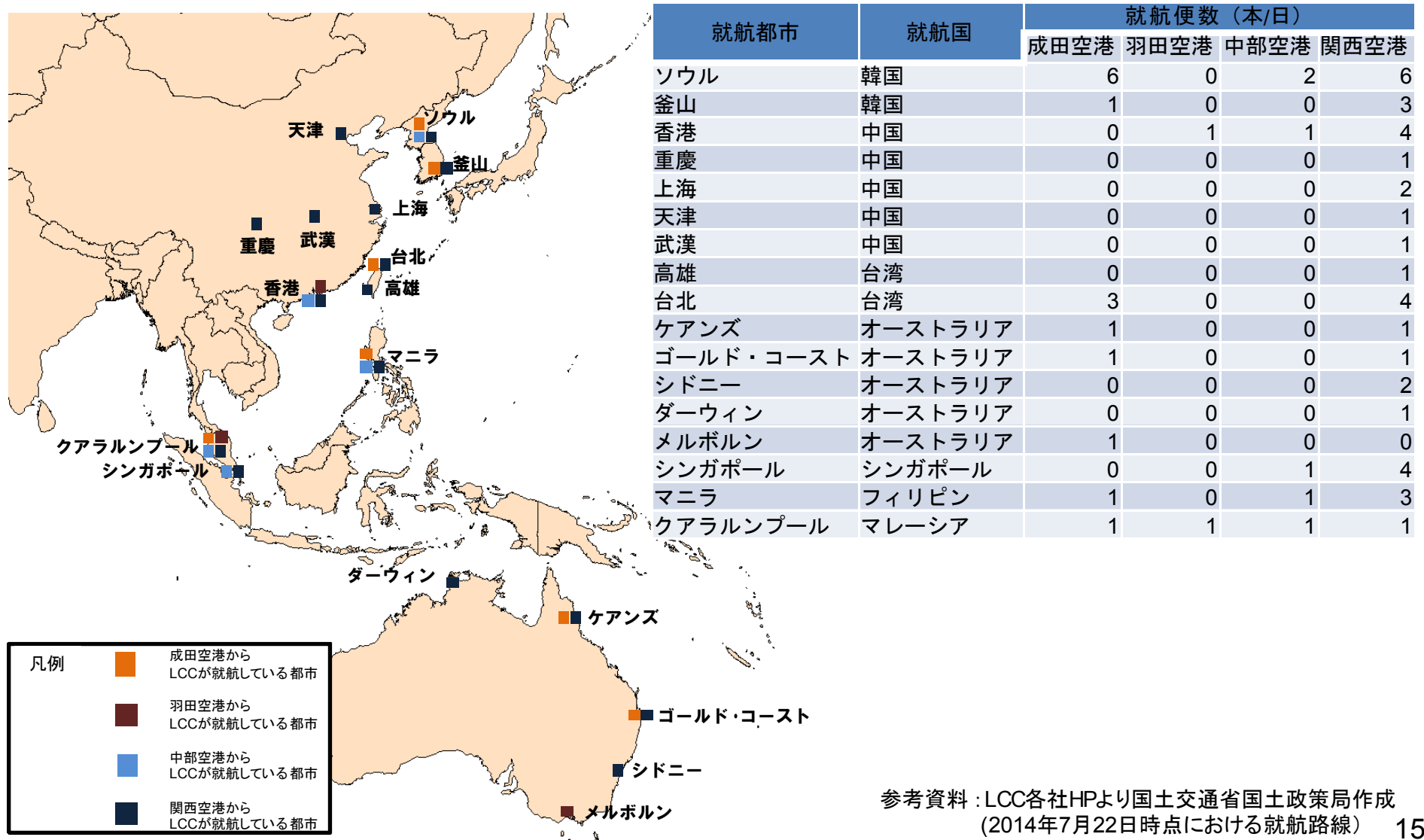




# スーパー・メガリージョン形成による都市構造の変化

## 4つの国際空港利用によるLCC就航都市数

○リニアの開通により、羽田、成田、中部、関空がスーパー・メガリージョン域内に入ることから、関東在住者から見ると、羽田、成田だけでなく、中部、関空も利用できる空港の選択肢に入ることとなる。



参考資料 : LCC各社HPより国土交通省国土政策局作成  
(2014年7月22日時点における就航路線)

# 機能の地方分散

我が国においては、高速交通体系の整備により、民間企業が東京から地方都市へ本社を移転させるなどの動きが出てきている。背景には良好な職場環境や人材の確保、東京にある施設の維持コストの削減、更には災害に対するリスク分散等があると考えられる。

→ このため、現在東京に存在する国や民間企業の施設・機能等のうち、必ずしも東京にある必要はないと考えられるものについて、地方への機能分散・移転を促し、東京への一極集中の是正につなげていく必要。

## 本社機能を首都圏から移転する事例

### (株)YKKの本社機能移転

- ① 東日本大震災後、本社機能が1カ所であることについて危惧する考えが高まる。
- ② H27春に北陸新幹線が金沢まで開業し、最寄りの黒部宇奈月温泉駅(富山)まで東京から約2時間で結ばれる。
- ③ ICTの発達や移動手段の高速化等により、本社のいくつかの機能については、必ずしも東京になくても対応可能との判断。

→ 本社ビル建て替えを契機に、平成27年春までに本社機能の一部を富山県黒部市に移転。



## 過去に国の機関等を東京都内から移転した事例

・昭和63年7月の閣議決定で東京都区部外に移転することと定められた行政機関等について移転を実施。

### 【事例】

- (1) 平成12年2月～5月、17の地方支分部局がさいたま新都心(旧国鉄大宮操車場跡地)に集団移転を実施。
- (2) 東京都内の試験研究機関(醸造研究所(現在の酒類総合研究所))が広島県東広島市へ移転。



(1)さいたま新都心  
(関東地方整備局等17機関が移転)



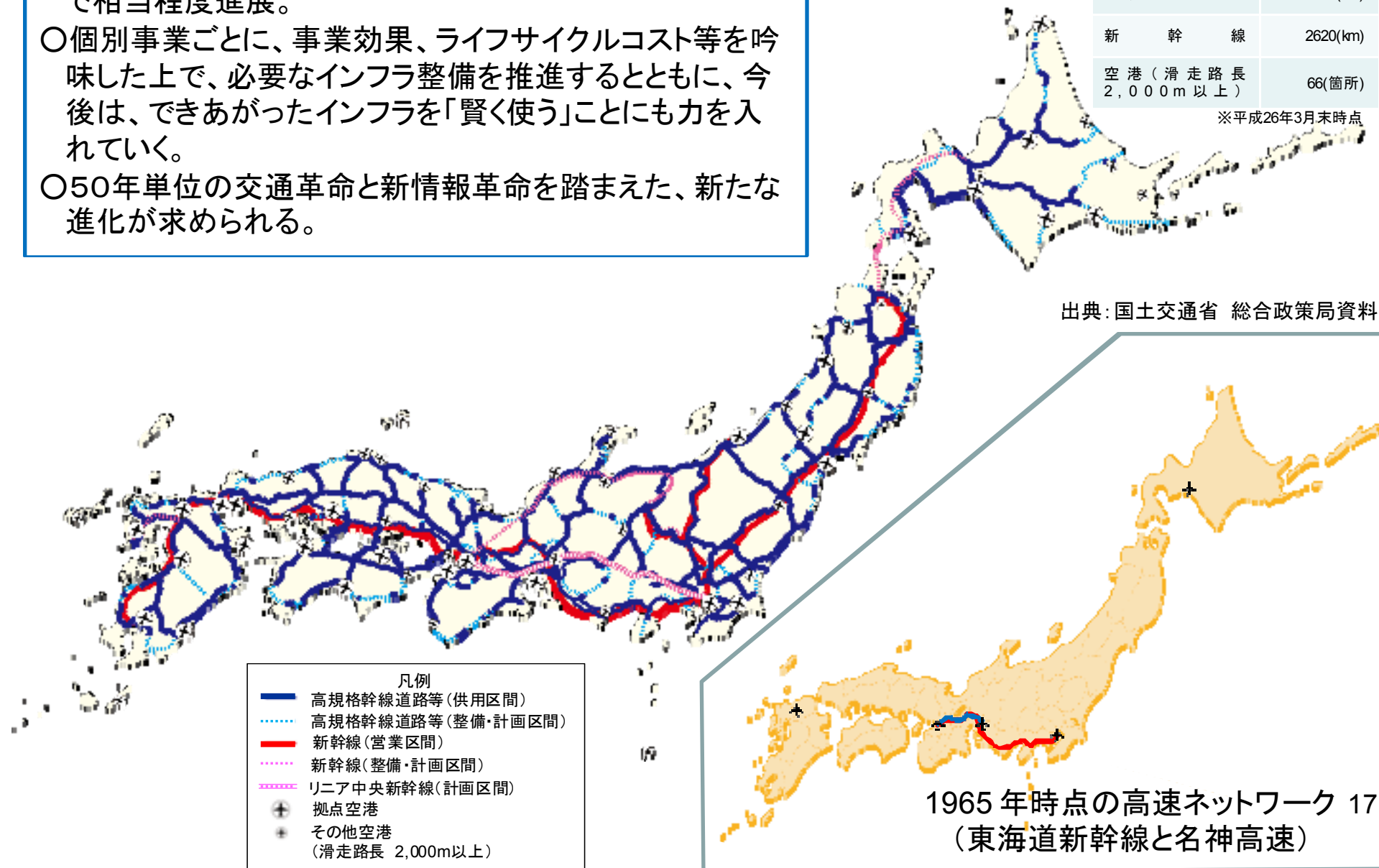
(2)醸造研究所  
(現在の酒類総合研究所)  
(東京都北区→東広島市)

# 我が国の高速交通ネットワークの整備の進展

- 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。

	総延長・箇所
高規格幹線道路	10685(km)
新幹線	2620(km)
空港（滑走路長2,000m以上）	66(箇所)

※平成26年3月末時点

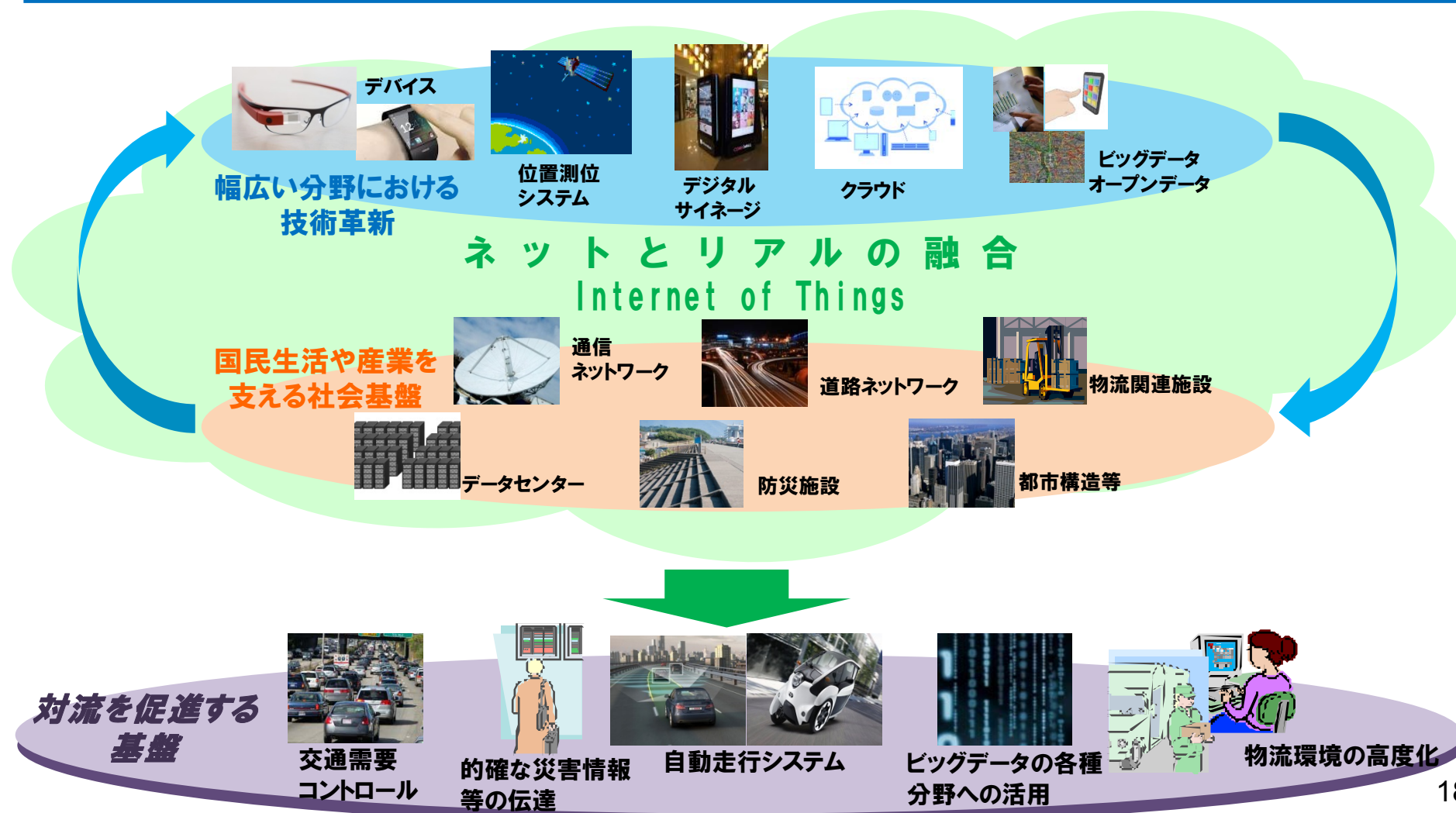


出典：国土交通省 総合政策局資料

1965年時点の高速ネットワーク 17  
(東海道新幹線と名神高速)

# 新情報革命の到来

- 多くの人が様々なデバイス(モバイル、ウェアラブル等)でネットワークにつながり、また、様々なモノもIoT(Internet of Things)でつながることによって、情報空間と現実空間の融合が進んでいる。
- クラウド等によって情報通信ネットワーク自体も進化している。
- 各種分野においてビッグデータが利用されつつある。



## 2. 目指すべき姿とは

### (1) 活力ある大都市圏の整備

---



# 都市型水害対策の推進

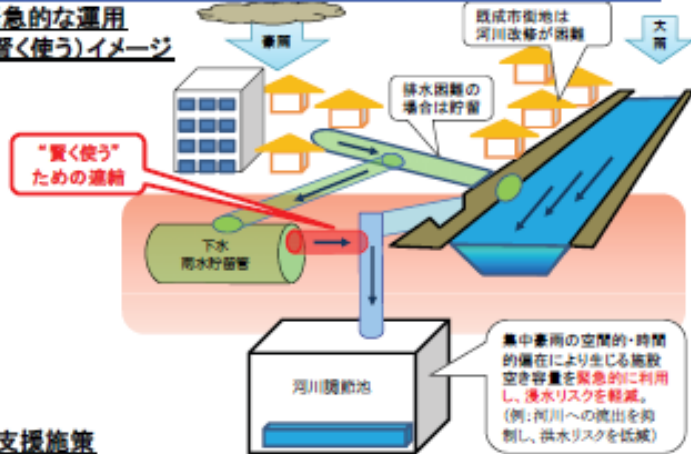
- 空間的・時間的な雨の偏在によって施設に空き容量が生じるタイミングの差に着目し、河川と下水道施設の一体的な運用(賢く使う)を推進。
- 浸水リスクの高い地下街・地下鉄等の浸水対策を推進するため、警戒避難体制の強化や予防的な浸水対策等を推進。

骨太方針2014  
2.3(3), 2.4(2)

## 河川・下水道一体の都市集中豪雨対策の推進

(概算要求: 拡充 社会資本整備総合交付金・防災安全交付金の内数)

### 緊急的な運用 (賢く使う)イメージ



### 支援施策

- 河川管理施設と下水道施設を連携するネットワーク施設等の整備
- 施設の運用等の効率化計画策定に対する支援

## 事前防災・減災の観点からの下水道浸水対策の推進

(概算要求: 拡充 社会資本整備総合交付金・防災安全交付金の内数)

下水道浸水被害軽減総合策事業の支援対象拡充

### 地区要件の拡充

- 都市機能が高度に集積している地区または内水による浸水被害のおそれのある地区を地区要件に追加
- ・都市機能誘導区域(都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域)
- ・地域防災計画に位置づけられた地下街等のある地区
- ・内水ハザードマップに示された浸水想定区域

### (現行)

- ・過去10年間に一定規模の浸水被害が生じた地区
- ・河川管理者等と連携して一定の計画を策定した地区
- (主に再度災害防止の観点から対策を取組むべき地区を支援)

## 地下街・地下鉄等の浸水対策の推進

(概算要求: 新規 0.2億円)

地下鉄等のトンネルや乗換駅等を通じて水が浸入し、地下空間の浸水被害は地上の浸水区域以外にも広範囲におよぶおそれ。



### 警戒避難体制の強化

浸水想定区域の作成、避難確保・浸水防止計画の作成、地下街・地下鉄及び接続ビル等の協議会設立、浸水状況の把握と情報提供等の警戒避難体制強化のための制度整備等を検討



接続ビル等と連携した避難確保・浸水防止対策

### 想定堤防決壊箇所



### 浸水防止対策への支援

地下高速鉄道整備事業費補助及び鉄道施設安全対策事業費等補助の対象を浸水防止対策に拡充

補助対象事業者…公営地下鉄事業者、東京地下鉄(株)等

- (参考)
- ・補助対象事業: 地下駅出入口・坑口・換気口等の浸水防止対策
  - ・補助率: 国1/3、地方公共団体1/3 (地下鉄: 35%)



6-3



# 老朽建築物等の建替え、耐震改修の促進等

- 建築物の地震に対する安全性の向上を一層促進するため、耐震診断の実施の義務付け、耐震改修計画の認定基準の緩和、補助制度等の支援策の拡充等の所要の措置を講ずる。
- 老朽建築物の建替え等における都市機能導入支援の強化及び老朽化マンションの建替え等を促進する。
- 構造計算適合性判定制度を含む確認検査制度のあり方等について検討する。

- 骨太方針 第2章5(3)
- 日本再興戦略 中短期工程表一.5.「立地競争力のさらなる強化④」
- 規制改革実施計画 II.5

## ① 住宅・建築物の耐震改修の促進

### 耐震改修促進法の改正(平成25年5月22日成立)等による措置

1. 病院、店舗、旅館等の不特定多数の者が利用する大規模建築物等について耐震診断義務付け
2. 耐震改修計画の認定制度について対象工事の拡大及び容積率、建ぺい率の特例措置創設による耐震改修工法の利用促進
3. 耐震改修の必要性の認定を受けた区分所有建築物について、決議要件を緩和(3/4→1/2)
4. 耐震診断の義務付け対象の建築物について、国が重点的・緊急的に支援する仕組みを創設等

### 今後の検討項目

- ◆ 建築物の耐震化に伴う建物所有者の経済的負担をより一層軽減するため、支援措置を更に拡充
- ◆ 改正「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の運用、所有者への周知、建築主・設計者向けの情報提供等

【税制】  
・既存建築物の改修投資促進のための特例措置の創設(法人税等)

## ② 老朽建築物の建替え等の促進

・都市の競争力の向上【日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)(抄)】  
老朽化した建築物等を更新すること等により都市環境や生活環境の向上、…、防災力の向上等を通じて、都市の国際競争力の強化を図ることが重要。  
地方都市においても、街なかへの集約化による都市構造の再構築を行い、人口が減少中でも住宅・医療・福祉等の機能を街なかに誘導し、都市の活力の維持・向上を図る。  
・都市再構築戦略検討委員会における議論も踏まえ検討。

・老朽化マンションの建替え等の促進について【規制改革実施計画(平成25年6月14日閣議決定)(抄)】  
老朽化マンションについて、建替えを含めた再生事業が円滑に進むよう、区分所有建物に係る権利調整の在り方や建築規制等の在り方、専門家による相談体制等を含め、多角的な観点から総合的な検討を行い、結論を得る。(平成25年度検討・結論)

### 今後の検討項目

- ◆ 老朽建築物の建替え等に合わせた防災拠点、医療・福祉施設等の機能導入の促進に係る予算措置
- ◆ 老朽化マンションの建替え等の促進に係る予算・税制措置
- ◆ 医療、福祉等の機能を街なかに誘導するための規制誘導策
- ◆ 老朽化マンションの建替え等の促進策

【税制】  
・老朽化マンションの建替え等の促進に係る特例措置の創設・延長(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税等)

## ③ 建築基準制度の見直し

### 次のような事項について、社会資本整備審議会において審議中

- ・構造計算適合性判定制度や仮使用承認制度など確認検査制度等の一連の手続きが円滑かつ適正に進む仕組みを検討
- ・木材の耐火性に関する研究の成果等を踏まえた木造関連基準の見直しを検討
- ・建築物の事故の原因究明等に係る国による建築物等の調査権限の創設を検討

### 今後の検討項目

- ◆ 法改正も含めた建築基準制度の見直しを検討

# 密集市街地改善の推進

地震時等に大規模な火災が発生するおそれのある密集市街地の早期の改善を図るため、権利者の合意形成状況に応じた柔軟な取組により、円滑かつ迅速に避難路整備を推進する。

- 骨太方針 第2章5.(3)
- 日本再興戦略 II.-5.④

## 背景・必要性

- 「地震時等に著しく危険な密集市街地」が全国に197地区、5,745ha存在 (H24.3時点)
  - ・住生活基本計画(全国計画)において、H32年度に概ね解消する目標を設定(H23.3閣議決定)
  - ・社会資本整備重点計画においても、同様のアウトカム指標を設定(H24.8閣議決定)
  - ・従来の「延焼危険性」に加え、新たに「避難困難性」(地区内閉塞度)を考慮した指標設定
- 密集市街地の早期の改善に向け、従来からの取組に加え、**避難路等の整備をより一層促進し、地区内閉塞度の改善を図ることが急務**
- 円滑・迅速に避難路整備を進めるため、**権利者の合意形成状況に応じた柔軟な取組が必要**

## 拡充内容

- 将来、避難路用地へ充当(転換)することを前提とした、避難路用地近隣の土地の取得を交付対象に追加**
    - 将来、避難路用地へ充当(転換)することを前提に近隣の土地を取得
    - 取得した土地は緊急的に防災空地として活用
    - 順次、避難路用地と交換
- 避難路用地内の従前地権者の地区内居住を確保**



権利者の合意形成状況に応じた柔軟な取組により、避難路整備等を推進し、密集市街地の改善を加速化



# 大丸有地区のエリアマネジメント（東京都千代田区）

○ビジョンを共有した様々なエリアマネジメント団体が設立され、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、利活用等を通じたまちづくり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



丸の内仲通り  
一体的な空間の設えと機能の更新、各種イベントの実施による賑わいを創出。

## 2. 推進体制

（一社）大丸有まちづくり協議会※（地区内全地権者等）、NPO法人大丸有エリアマネジメント協会（企業、団体、就業者、区民）など計6団体

※（一社）大丸有まちづくり協議会については、平成25年9月に都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人に指定。



丸の内地下広場  
都と維持管理協定を締結し、維持管理とあわせ、道路占用許可を受けて広告事業を実施。民間が維持管理費の3割を負担しており、都にとっては、公的空間に関する公的負担が軽減。

## 3. 実施事業

- ・まちづくりルール（街並み形成、緑化、屋外広告物等）
- ・イベント（行幸マルシェ等）
- ・情報発信（サイン、広告事業等）
- ・防災・防犯、緑化・美化などの環境維持
- ・公共施設管理（丸の内地下広場、行幸通り地下などの管理・活用等）

## 4. 主な効果

快適な地域環境の形成、地域活力の回復・増進、財政負担の軽減等

「まちづくりルール」「イベント」「公共施設管理」などによる  
まちなみや景観、にぎわいや集客等の効果



23

# スマートウェルネス住宅・シティの実施事例(千葉県柏市豊四季台地区)

○柏市の豊四季台団地を含む豊四季台地区において東大(高齢社会総合研究機構)ー柏市ー都市機構が共同で、以下の「モデルプロジェクト」を計画・実施。

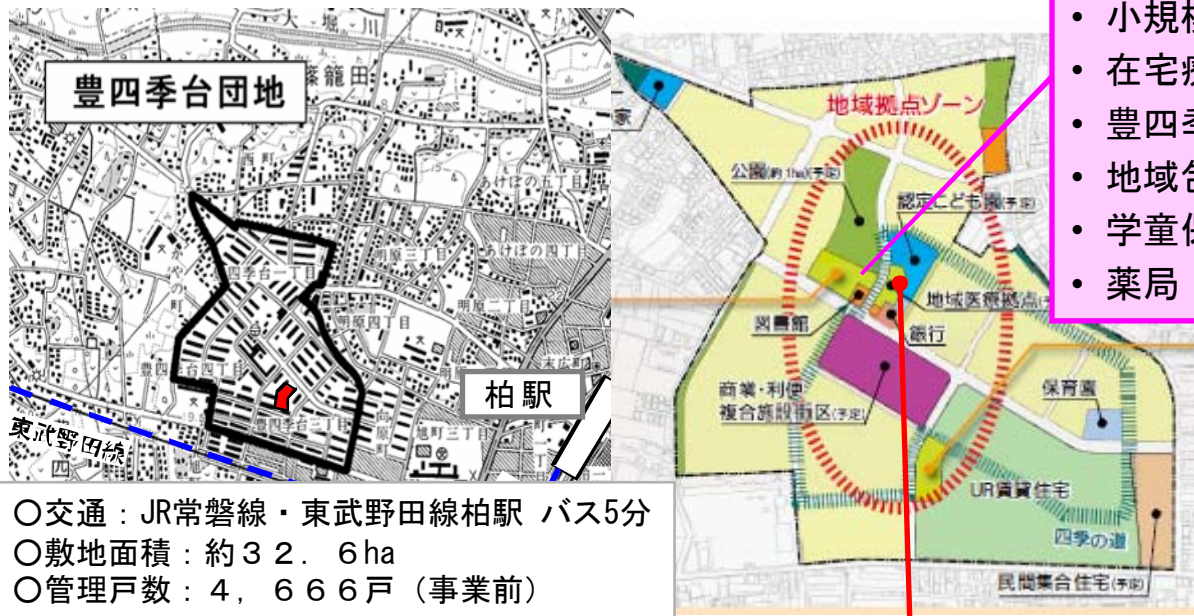
- ・地域包括ケアシステムを実現するため、高齢者向け住宅や介護・医療・子育て等のサービス拠点施設を整備。
- ・健康維持と地域課題解決を図る「生きがい就労事業」を実施(農業・生活支援・育児等の分野で高齢者の就労先を確保)。

■事業予定地 千葉県柏市豊四季台

■事業期間 平成16年～

## 【高齢者向け住宅や医療・介護拠点の整備】

- ・ サービス付き高齢者向け住宅
- ・ 訪問看護ステーション
- ・ 24時間訪問介護事業所
- ・ 小規模多機能型居宅介護事業所
- ・ 在宅療養支援診療所
- ・ 豊四季台地域の主治医診療所
- ・ 地域包括支援センター
- ・ 学童保育施設
- ・ 薬局



- 交通：JR常磐線・東武野田線柏駅 バス5分
- 敷地面積：約32.6ha
- 管理戸数：4,666戸(事業前)

柏地域医療連携センター

### 施設の概要『柏こひつじ園』

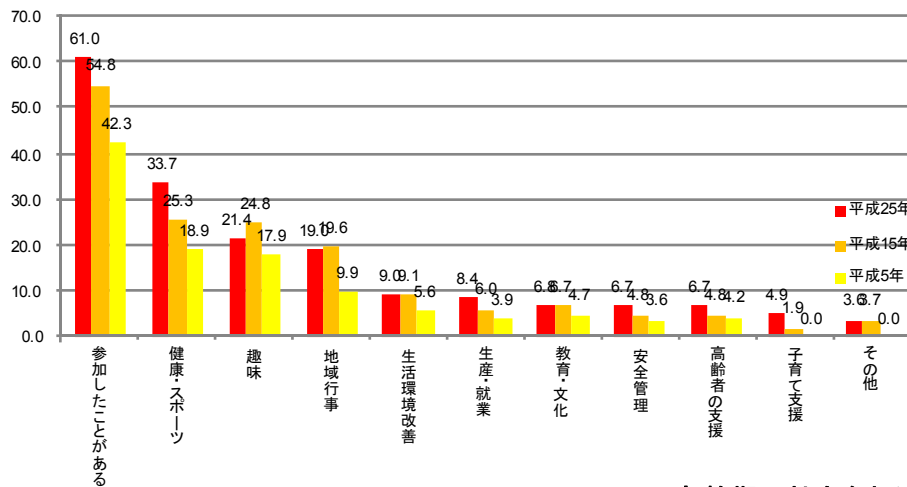
- 特別養護老人ホーム (定員90名)
- 併設ショートステイ (定員10名)
- 認知症対応型共同生活介護 (定員9名)
- 老人デイサービスセンター (定員20名)

事業者：社会福祉法人 小羊会  
敷地面積：約3,000㎡  
延床面積：約5,400㎡  
規模：RC造地上6階  
開設時期：平成23年10月

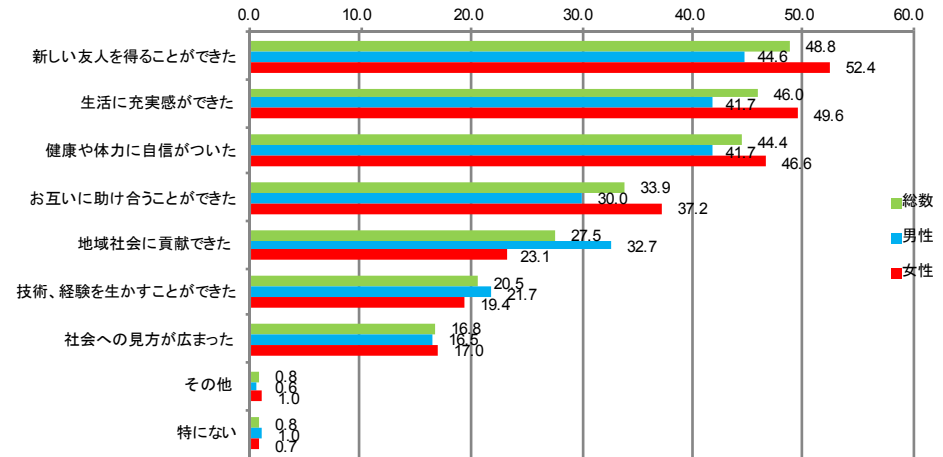


- 60歳以上の6割が何らかのグループ活動に参加しており、20年前に比べると18.7ポイント増加。
- グループ活動参加による効果としては、「新しい友人を得ることができた」、「生活に充実感ができた」とする人の割合が多く、「地域社会に貢献できた」とする人も27.5%となっている。
- 高齢期の社会参加活動を行うために今すべきこととして、「一緒に活動する仲間を作ること」とする人が51.4%とする人が最も多く、次いで「地域に知人を作ること」が35.2%、「地域行事に参加すること」が28.9%となっている。

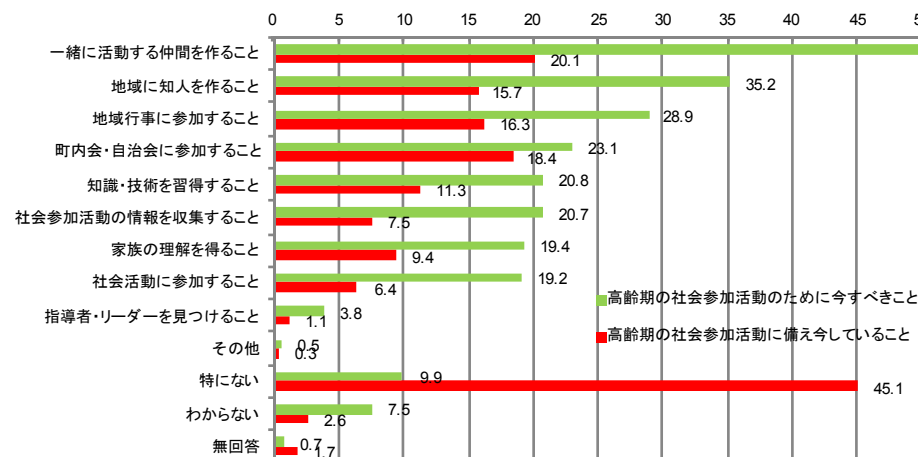
### 高齢者のグループ活動への参加状況



### 高齢者のグループ活動参加による効果(複数回答)



### 高齢期の社会参加活動のために今すべきこと、していること(複数回答)

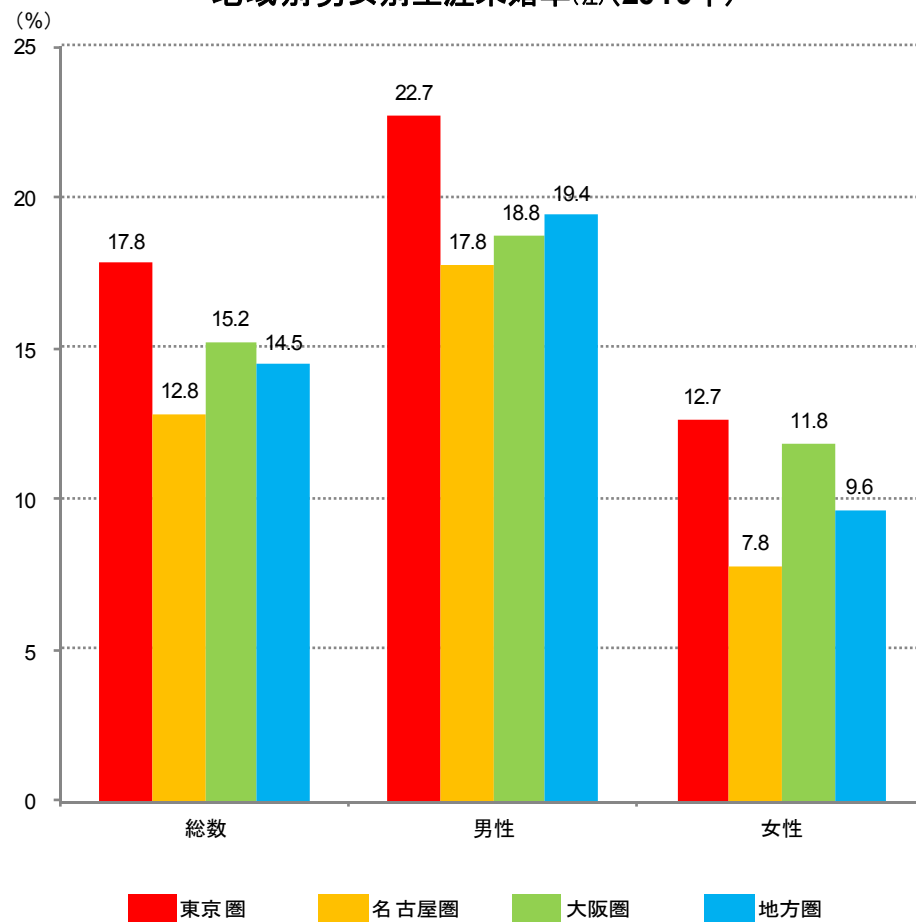


(出典)内閣府「平成26年版高齢社会白書」を基に作成。

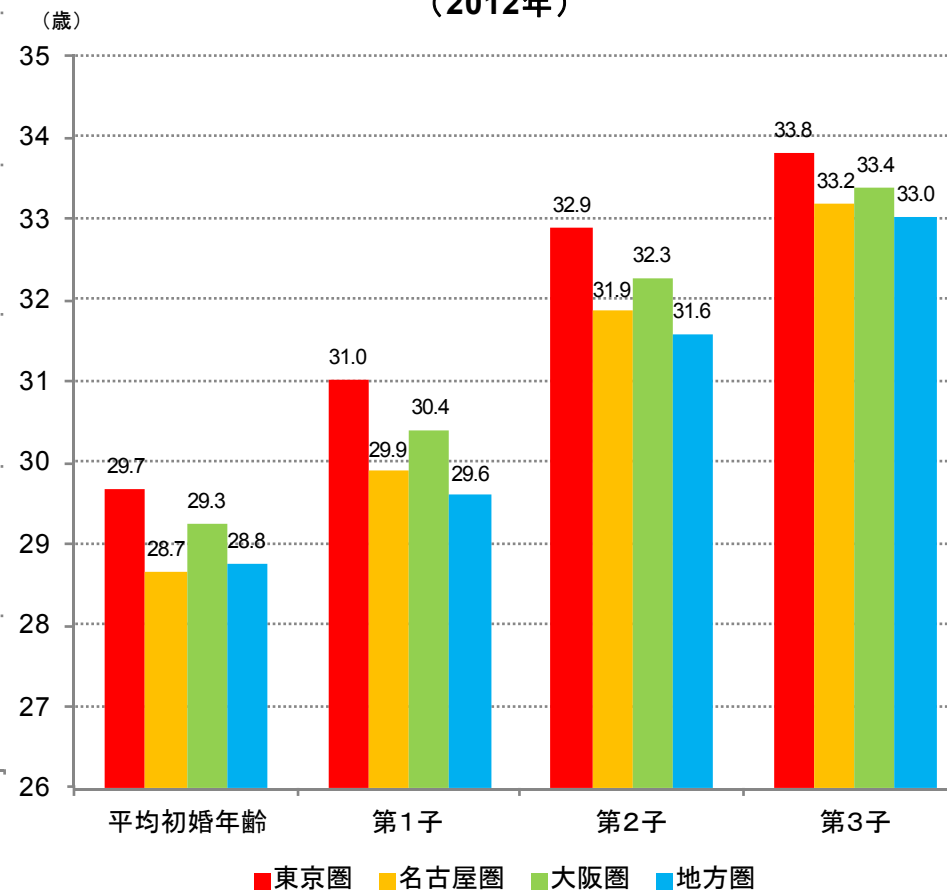
# 大都市部における非婚化・晩婚化

- 晩婚化・非婚化が進行しており、出生率に影響している。
- 特に東京圏、大阪圏の生涯未婚率、平均初婚年齢が高くなっている。

### 地域別男女別生涯未婚率(注)(2010年)



### 地域別女性の平均初婚年齢及び出産時の平均年齢(2012年)



(出典)総務省「平成22年国勢調査」を基に作成。  
 (注)生涯未婚率は、45～49歳と50～54歳未婚率の平均値であり、50歳時の未婚率。

(出典)厚生労働省「人口動態統計」をもとに国土交通省国土政策局作成。

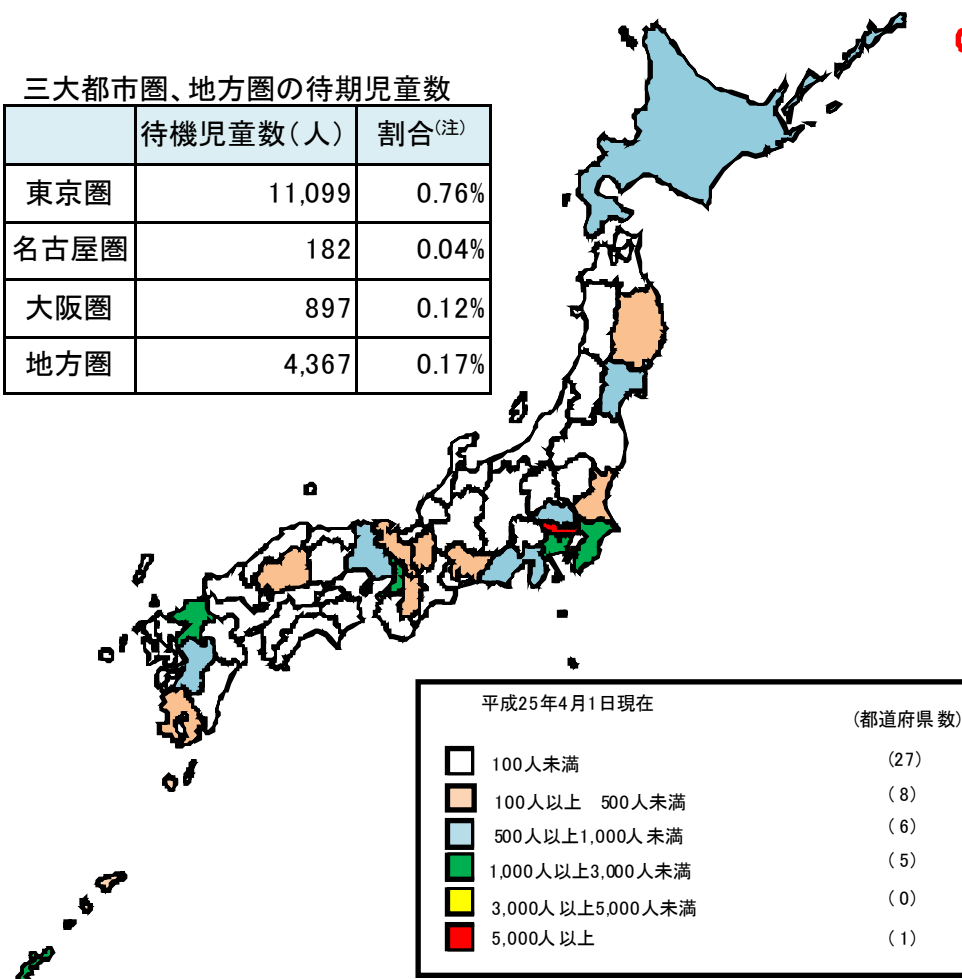


# 待機児童数(地域別)

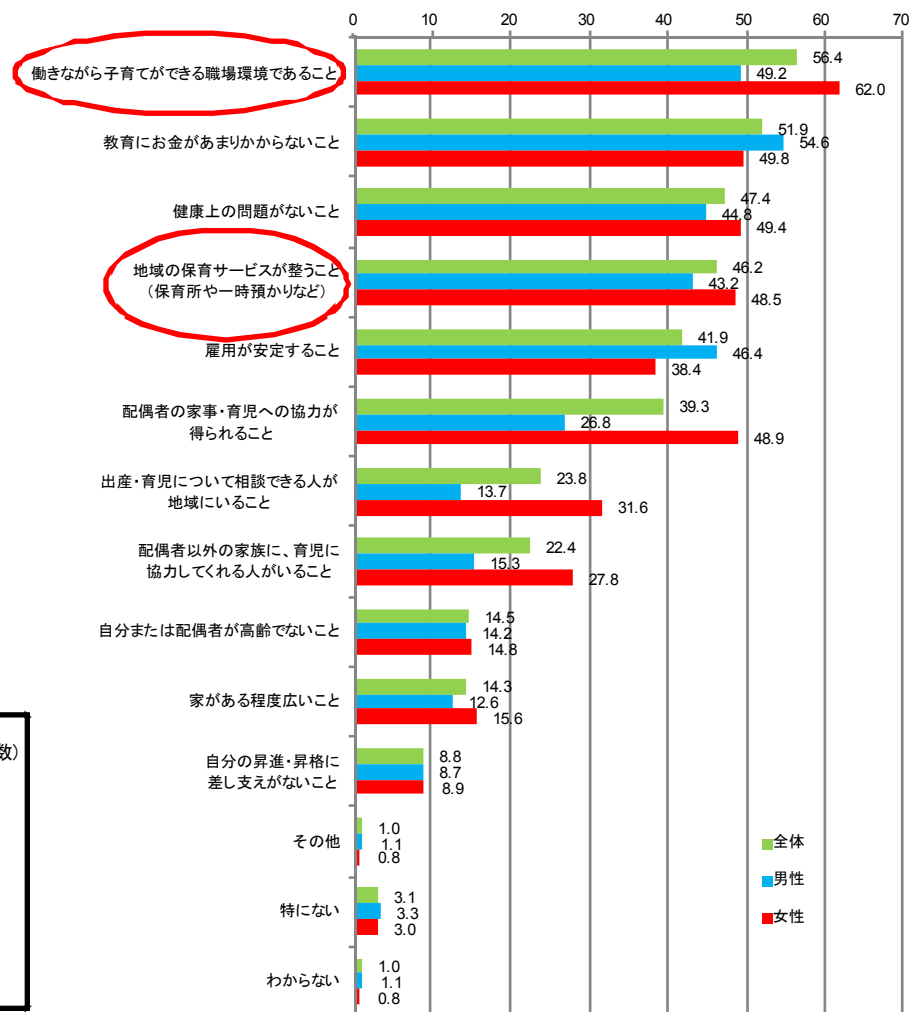
○出生率の低い東京圏では、待機児童の数が多く、子育て環境の整備が必要。

三大都市圏、地方圏の待機児童数

	待機児童数(人)	割合(注)
東京圏	11,099	0.76%
名古屋圏	182	0.04%
大阪圏	897	0.12%
地方圏	4,367	0.17%



今後、子どもを持つ場合の条件(20~49歳有配偶者)

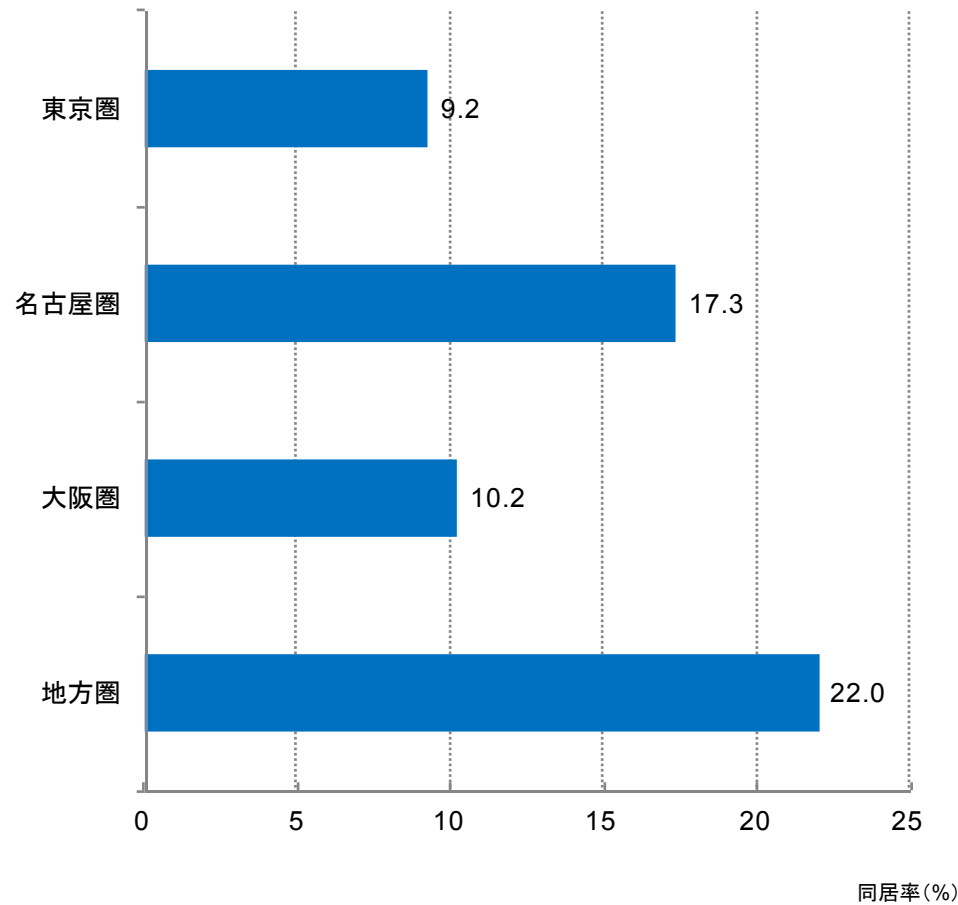


(出典)平成25年4月 厚生労働省 保育所関連状況とりまとめより国土交通省国土政策局作成。  
 (注)全体に占める割合は待機児童数/全児童数(0-4歳)。

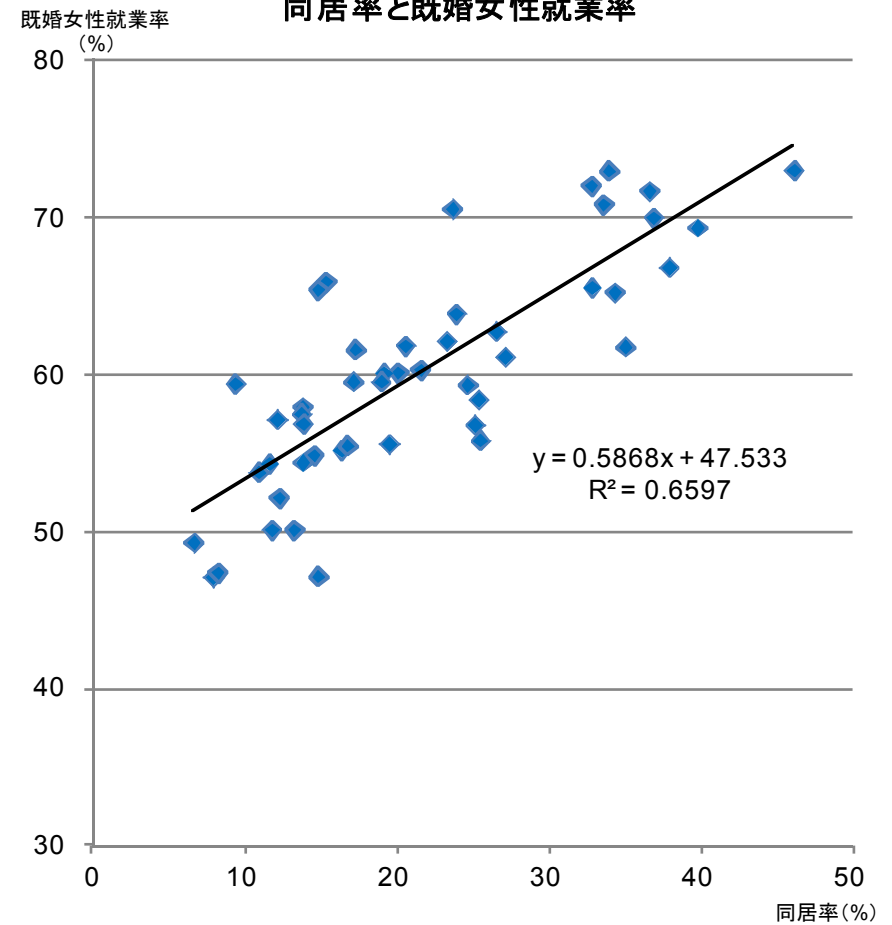
(出典)内閣府「家族と地域における子育てに関する意識調査」(平成26年3月)を基に作成。  
 (注)20-49歳有配偶者に対するアンケート調査による。

東京圏、大阪圏での同居率は特に低くなっており、同居率と既婚女性就業率の相関が高い。

### 地域別同居率



### 同居率と既婚女性就業率



(出典)総務省「平成22年国勢調査」を基に作成。  
(注)右グラフは、47都道府県の既婚女性就業率、同居率による。

# 地域の子育て支援等に対応した都市公園ストックの再編

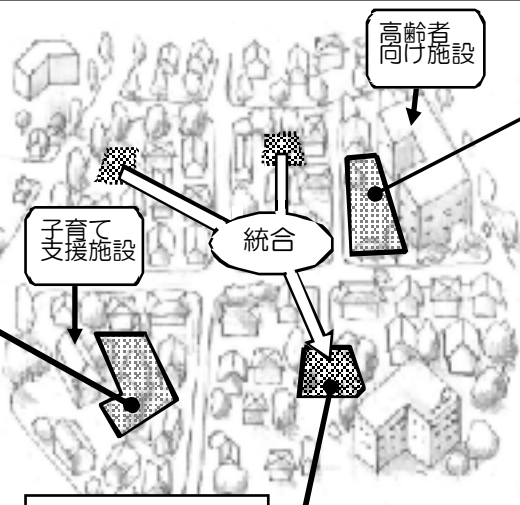
人口減少、少子高齢化の進行等の諸課題に対応し、子育て世代が住みやすい生活環境づくり、健康長寿社会の実現等を推進し、地方の活性化に繋げるため、地域のニーズへの対応や都市の集約化に資する効率的、効果的な都市公園の機能の再編や適正化の基本的な方向性を整理するとともに、地方公共団体の取組を支援する。

## 地域のニーズを踏まえた都市公園ストックの再編イメージ

### 機能の再編（子育て支援）

子育て世代が住みやすい生活環境づくりを促進する。

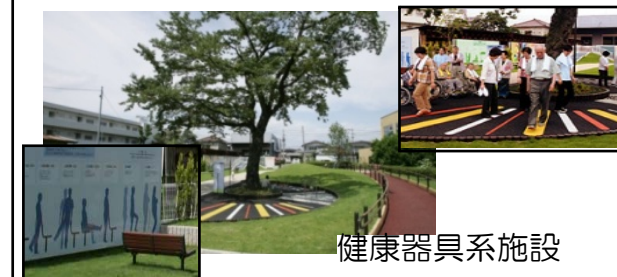
- 保育所に隣接する街区公園を保育所の認可に必要な屋外遊戯場として活用
- 児童館等と隣接する公園においてアクセシビリティの向上のため園路の整備等を実施



### 機能の再編（高齢社会対応）

高齢者の健康増進等に寄与する取組を促進する。

- 老朽化した施設を健康運動器具系施設に再整備



### 配置の再編

都市公園の配置の適正化により、魅力の向上や維持管理の効率化を図る。

- 周辺の小規模公園を統合し、公園を整備



## 施策の効果

- ・ 地域のニーズを踏まえた都市公園の効率的・効果的な整備・再編を通じた子育て支援、高齢社会への対応等により、豊かな生活環境の整備に寄与する。

○国土交通省において、ベビーカー利用者及び他の乗客等に対する「ベビーカー利用にあたってのお願い」(チラシ・ポスター)や、統一的なベビーカーマークを作成し、各交通事業者等においてキャンペーン等を展開。

## ●統一的なベビーカーマーク



ベビーカーマーク



ベビーカーマークの使用イメージ  
(来年秋以降、JR東日本山手線の  
新型車両において導入予定)

## ●ベビーカーの安全な 使用についてのチラシ

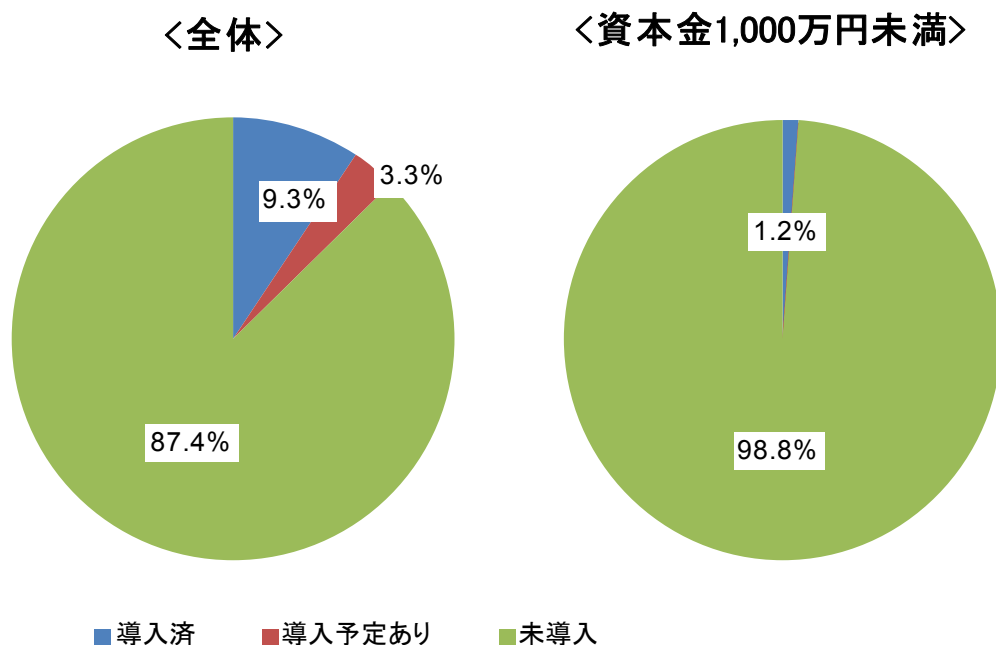


「国土交通省等におけるベビーカー利用に関する取組状況」について、随時更新していきます。

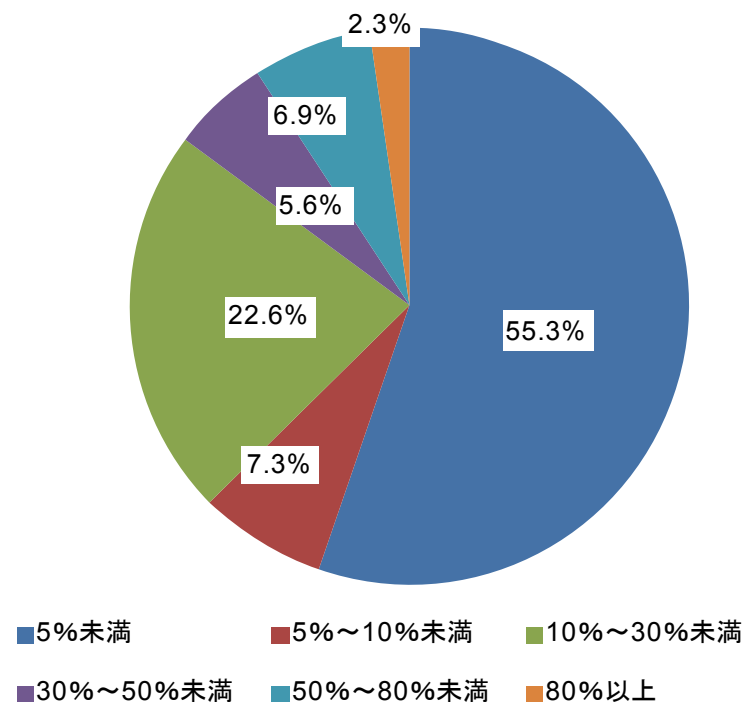
# テレワークの推進状況

- 生産年齢人口の減少や女性・高齢者の潜在的労働力の存在、地域における雇用創出・確保を背景にテレワークの必要性は高まっている。
- 一方、テレワークの導入が遅れている中小企業への対応や、導入企業の社内における低いテレワーク利用率等の課題がある。

### 【テレワーク導入企業の割合】



### 【テレワーク制度を利用する従業員の割合】



(出典)総務省「平成25年通信利用動向調査」より



## コミュニティの再生のための「地域の拠点」の形成

- 失われつつあるコミュニティを再生するため、各種福祉サービスの提供、地域住民の交流、生活相談等の拠点となる「地域の拠点」を形成
- 地域包括ケアとも連携し、高齢者の暮らしを支える地域医療と介護等の機能を充実させるとともに、高齢者や青少年の「居場所」として、多世代交流の機能も
- 廃校舎等の既存建築物、既存住宅等を活用

### 【取組事例】

#### ○「地域の茶の間」(新潟県新潟市)

自治会や自主的なグループなどを単位として、自宅のお茶の間のように自由に過ごせる場所を地域のなかにつくり出そうとするもの。

既存の公的な集会所や民間の空き家などの施設を利用して開設し、高齢者と幼児・子どもたちとの多世代の交流などを実現。

平成15年に新潟市でスタートしたこの「地域の茶の間」活動は、新潟県発祥の手軽に取り組める地域活動として全国に広がっている。



#### ○「富山方式」(富山県富山市)

民間の事業所において、高齢者・障害者・児童を区別せず一緒に、身近な地域の家庭的な住宅型施設で提供する取組を行っている。

さらに、小学校跡地において、訪問診療、医療介護連携など、高齢者の暮らしを支える地域医療と介護等の機能を合わせ持つ、地域包括ケア体制の拠点施設を都市型のモデル事業として整備を予定。



#### ○「暮らしの保健室」(新宿戸山団地)

高齢化率が約40%に及ぶ新宿戸山ハイツにおいて、空き店舗を活用して、学校の保健室のように困りごとを気軽に相談できる「暮らしの保健室」を2011年7月にオープン。

地域のボランティアを多く活用し、暮らしや健康、医療、介護の相談を受け付けている。



# コンビニや物流事業者と行政が連携した生活支援の例

## ○コンビニエンスストアや物流事業者と行政が連携した高齢者への生活支援の例

### 福岡県とセブンイレブンが連携して取り組む高齢者への生活支援

○県とセブンイレブンとの間で包括提携協定を締結し、協定に基づき、セブンイレブンは高齢者の見守りや高齢者スタッフの導入を実施。(2013年11月協定締結)

○セブンイレブンは、県が取り組む「見守りネットふくおか」に協力し、宅配中に異変を察知した場合、市町村に通報。

○県が運営する「70歳現役応援センター」は、セブンイレブン各店舗のニーズに即した高齢者スタッフを紹介し、高齢者の雇用を支援。



### 高知県大豊町におけるヤマト運輸と連携した高齢者への生活支援

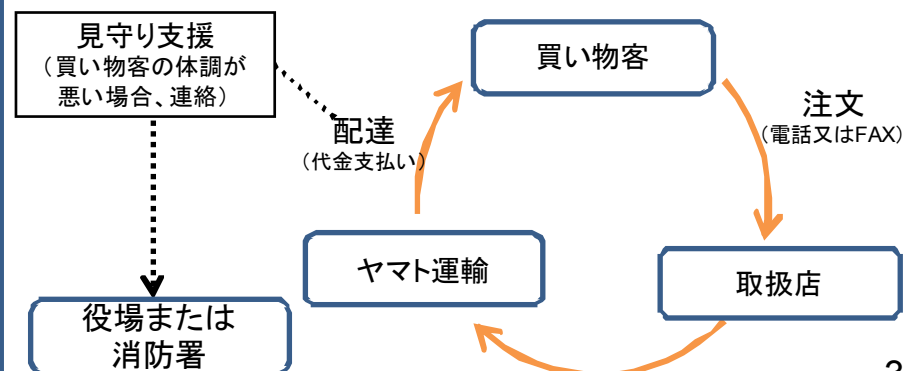
○過疎化・高齢化が進む町内で、2012年から、町・商工会・商店が運営費を出しあい、「おおよ宅配サービス」を開始(町とヤマト運輸の協定)。

➤ 買い物支援サービスに参加する地元商店に利用者が電話もしくはFAXで注文をし、ヤマト運輸が自宅に配送。

○ドライバーが配達時に異変を感じた場合には町に連絡する見守りの取組みも付加して実施。

○取組を周知するため、大豊町は、町の会報誌へサービス開始の案内と注文方法を掲載したほか、開始当初は、1日3回の町内放送によりアピールした。

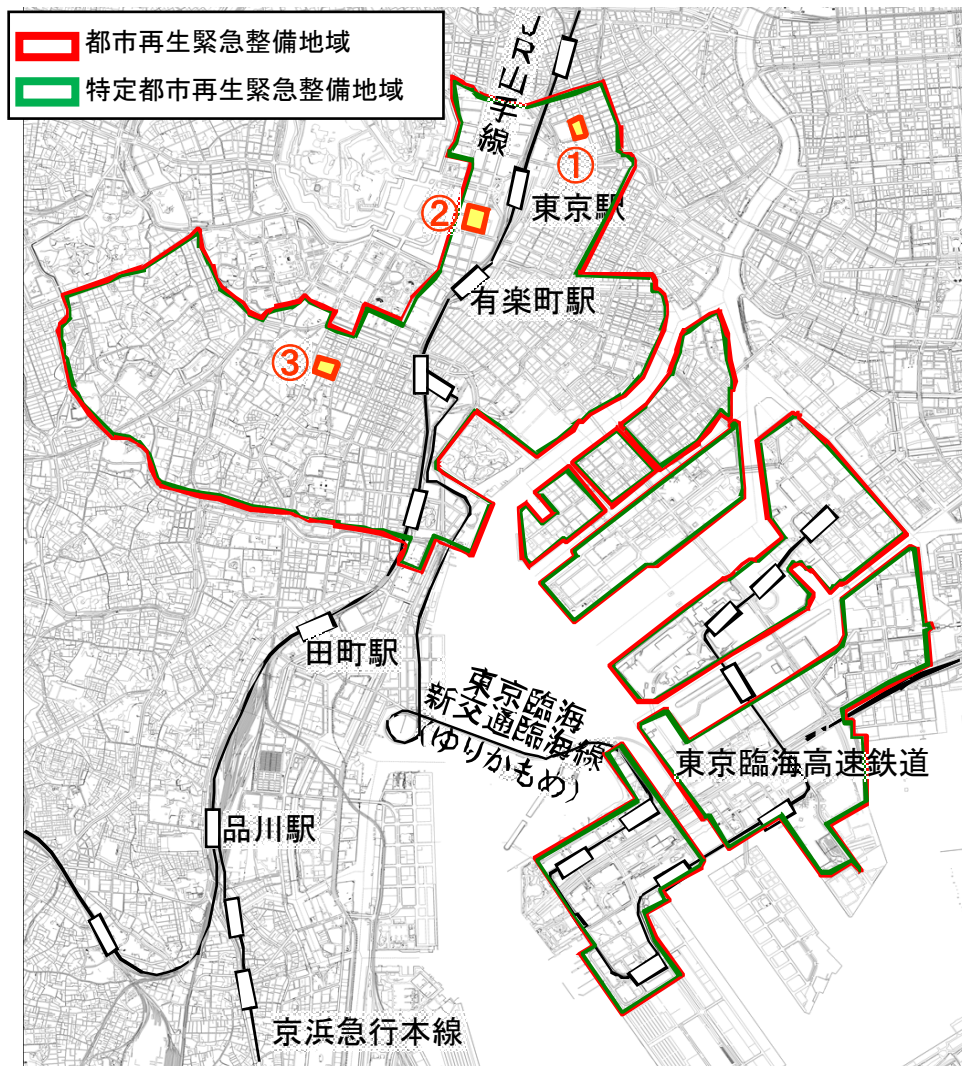
#### ◆「おおよ宅配サービス」の主な仕組み





## 特定都市再生緊急整備地域の例①(東京都心・臨海地域)

○ 日本経済の中心地である都心～臨海部の連担する地域において、本社機能の高度な集積や国内外へのアクセス機能、国際色豊かな地域特性を活かし、国際競争力向上に資する先進的なビジネス支援機能の導入促進、外国人に優しい居住環境の充実等を一体的に推進。



### ①コレド室町(第2期)【認定事業】

老朽建築物の業務・商業機能の更新を進め、国際的な商業・観光拠点の形成を目指すとともに、周辺の歴史的建築物と調和を図ることで統一感のある街並みづくりを実現。賃貸住宅を導入し複合機能集積地を形成するとともに、公共地下空間と一体となった地下広場を防災拠点として整備。

(平成26年2月竣工)



### ②丸の内パークビルディング【認定事業】

地域インフラ施設(広場、地上・地下ネットワーク、地域冷暖房施設)を整備。さらに、丸の内最初のオフィスビルである三菱一号館を復元して美術館として整備し、文化交流機能を向上させるとともに、賑わいと回遊性のある都市空間を形成。

(平成21年4月竣工)



### ③虎ノ門ヒルズ【認定事業】

国際ビジネスセンターの形成に資する業務施設、良好な居住環境を備えた都市型住宅、ホテル・カンファレンス等多様な機能を備えた複合的都市機能を整備。低層部分に約6,000㎡の広場を整備して緑と潤いのある都市空間を形成するとともに、災害時の防災拠点として活用。

(平成26年5月竣工)



## 事業の概要

- 認定事業者 森ビル株式会社
- 地下5階、地上52階
- 平成23年4月着工～平成26年5月竣工
- 約6,000㎡の広場を整備することを通じた**広域的な緑・オープンスペース**の創出により、緑と潤いのある都市空間を形成するとともに、**災害時の防災拠点**として機能

## 認定民間都市再生事業に対する支援措置

- **金融支援**  
民都機構が公共施設等整備費について**メザニン部分を3**  
**(貸付け100億円)**
- **税制支援**  
登録免許税の軽減、不動産取得税の軽減

土地 建物	SPC 保有	シニア
		メザニン 100億円
(保留床部分)		エクイティ
森ビル 直接保有		

建物外観



## 事業による効果

### 《都市の国際競争力強化の実現》

- 30階分約3万坪のオフィスを供給。高い耐震性を確保したSクラスビルを供給し、  
**オフィス従業者数約10,000人の増加を見込む。**
- 高層階に172戸の住居を整備し都心居住を推進。**約400人の居住人口増加を見込む。**
- 最高層階のハイグレードホテル(客室数164)、低層階の商業施設(約3,500㎡、約25店舗)を整備。
- 3つのホールを中心に構成したカンファレンスルーム(フロア面積約3,300㎡、最大2000名収容)を整備。
- **近傍の地価**は昨年と比べ、**約4%上昇**(地価公示:調査基準日H26.1)

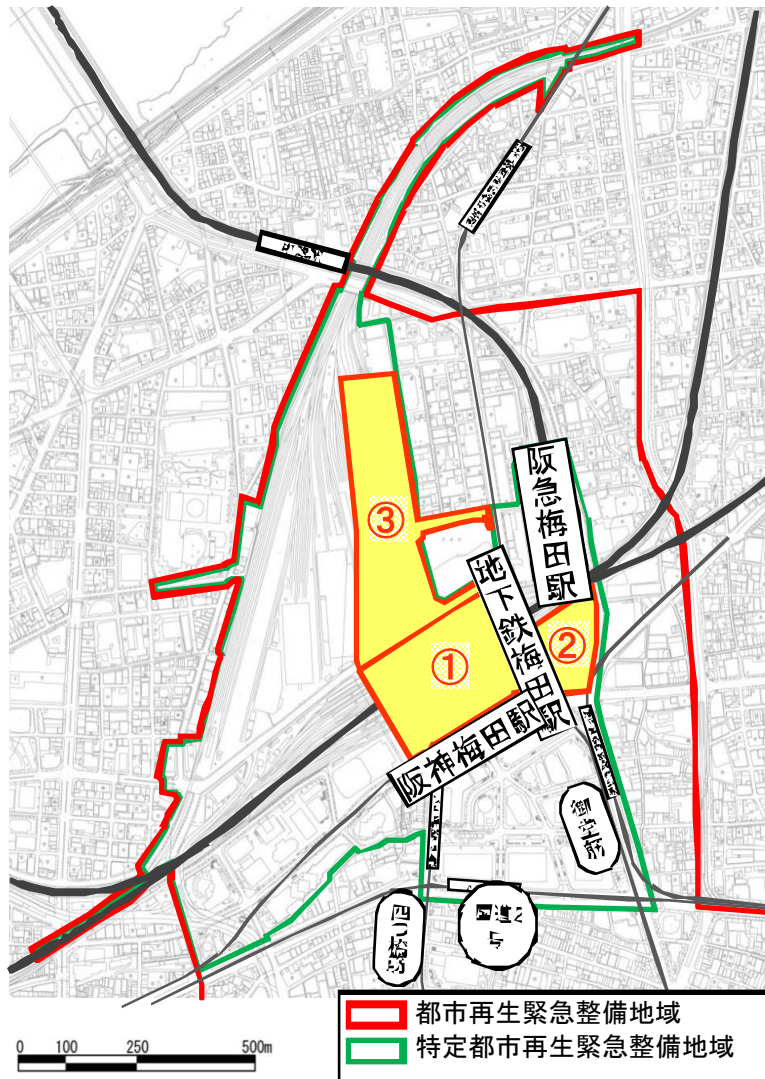
建築面積	延べ面積	敷地面積	容積率	建蔽率
約9,400 ㎡	約244,000 ㎡	約17,000 ㎡	1,150%	55%

所在地





○ 交通の要衝・都市機能の集積地として全国有数のポテンシャルを有し、官民連携の下に市街地の整備が推進されている。今後は海外からの企業・人材の受け皿として、より一層強力な国際競争力を有する地域を目指している。



### ①大阪ステーションシティ【認定事業】

西日本の玄関口として、周辺地区とのネットワークを強化し、エリア全体の魅力を向上。広場・通路の整備により、ゆとりある歩行者空間を充実。商業・業務等の機能を導入し、都市機能を向上。

(平成23年5月竣工)



### ②梅田阪急ビル【認定事業】

我が国初のターミナル型百貨店を現位置に建て替えることにより、都市の活力を低下させることなく、ターミナルの核として、商業機能の維持・更新と業務機能のさらなる集積を図り、国際競争力のある都市機能を強化。歩行者動線の改良により街の回遊性を向上。

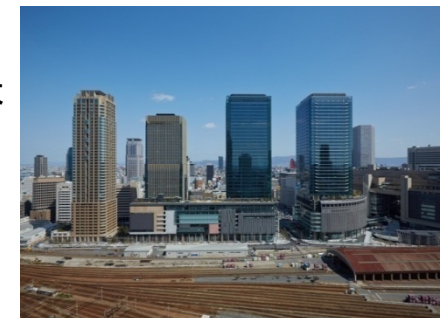
(平成24年10月竣工)



### ③グランフロント大阪【認定事業】

1日の乗降客数が約250万人という西日本最大の交通ターミナルに隣接し、大阪はもとより関西の都市再生をリードする新しい拠点。ナレッジ・キャピタルを中心に、有能な人材や世界的な企業が集まり、新しい価値を創造し、関西・日本の成長を牽引する知的集積エリアを形成。

(平成25年3月竣工)





## 認定民間都市再生事業の概要

- 認定事業者  
三菱地所株式会社、NTT都市開発株式会社、大阪駅北地区開発特定目的会社、ナレッジキャピタル開発特定目的会社 等
- 地下3階、地上38階
- 平成22年3月着工～平成25年3月竣工  
平成22年3月9日認定(都市再生法第20条)

## 認定民間都市再生事業に対する支援措置

- 金融支援(メザニン支援)  
都市再生ファンド投資法人が、公共施設等整備費について、**メザニン部分を支援。**  
**(社債取得300億円)** ※支援先:ナレッジキャピタル開発TMK
- 税制支援  
登録免許税の軽減、不動産取得税の軽減、固定資産税等の軽減

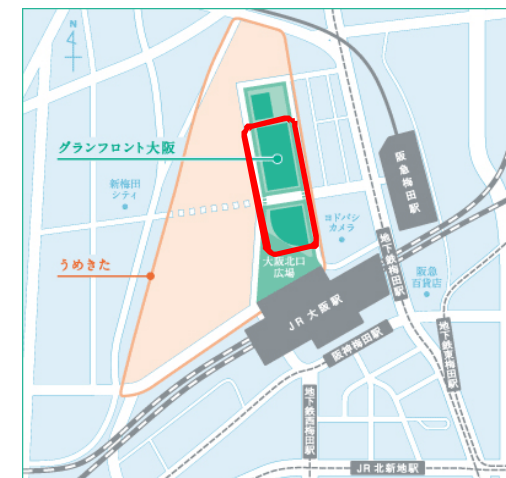
土地 建物	SPC 保有	シニア
		メザニン 300億円
		ブリッジ エクイティ
		他会社直接保有

建物イメージ



建築面積	延べ面積	敷地面積	容積率	建蔽率
24,490㎡	483,036㎡	33,579㎡	1,439%	72.93%

所在地



## 認定民間都市再生事業による効果

### 《都市の国際競争力強化の実現》

- 約15万㎡のオフィスを供給。
- 2013年4月～2014年3月末の来街者数は延べ5300万人。  
約44,000㎡・約260店舗の商業施設の売上高は436億円。従業者数約6,500人。
- 会員制交流サロンはビジネス、研究開発等の分野を超えた交流スペースとして機能。開業から1年で1881名の会員を集め、今般ラウンジスペースを増床。
- 総戸数525戸のマンション、57室のサービスレジデンスを整備。
- 事業区域内の公示地価は8%上昇。

(開業前 平成25年1月1)847万円/㎡ → (開業後 平成26年1月) 915万円/㎡

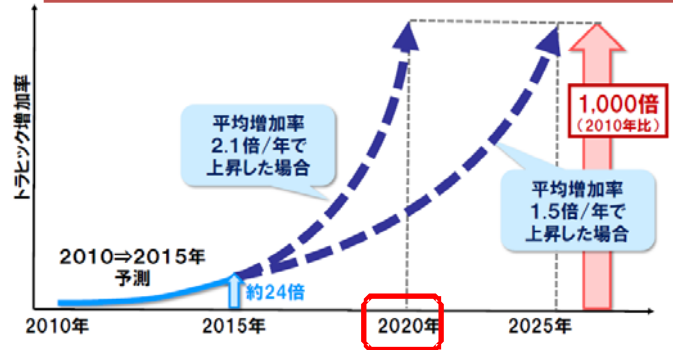
# 高精度測位社会の実現(東京五輪と急増する通信トラフィック)

1. オリンピック会場の配置はコンパクトだが、各会場は分散。会場までは乗り換えもあり、外国人を含め、円滑に移動できることが必要
2. 急増する通信量
  - 今後も全体の通信量は増加。会場等での局所的な通信量の増加対策が必要
  - スマホ1台あたりのデータ使用量は日本が最大
  - 東京五輪(2020年)には、モバイルトラフィックがソチ五輪(2014年)の約30倍以上に

大勢の観客を円滑に誘導するには、スマホの活用が有用



モバイルデータ・トラフィックの予測 (NTTドコモ)



オリンピック会場内のトラフィックの増加例

ロンドン五輪(2012年)は、北京五輪(2008年)の **4~7倍(4年間)**

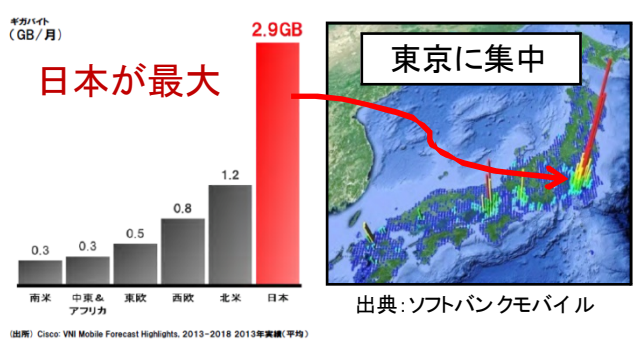
(出典) 英ブリティッシュ・テレコミュニケーションズ (公式コミュニケーションサービスプロバイダー)

北京五輪(2008)→ソチ五輪(2014) **6年間で約28倍に増加**

↓

6年後の東京五輪(2020年)では、**現在(2014年)の約30倍以上に?**

スマホ1台あたりのデータ使用量



ソチ五輪(2014年)の男子ホッケー準決勝(米国vsカナダ)のインターネットアクセスの通信データ量は、ロンドン五輪(\*)の**4倍(2年間)**

(\*) ウサイン・ボルトが陸上男子100m走で優勝したレース(2012年)

(出典) 米NBC(米テレビネットワーク大手)

会場付近での対策例

リュックにWi-Fiアンテナ

「Wi-Fiサポーター」により、十分な通信環境を確保

(写真) NTTBP



# 高精度測位社会の実現(世界的に高密度な東京)

## 1. 世界的に見て高密度な東京の交通ネットワーク

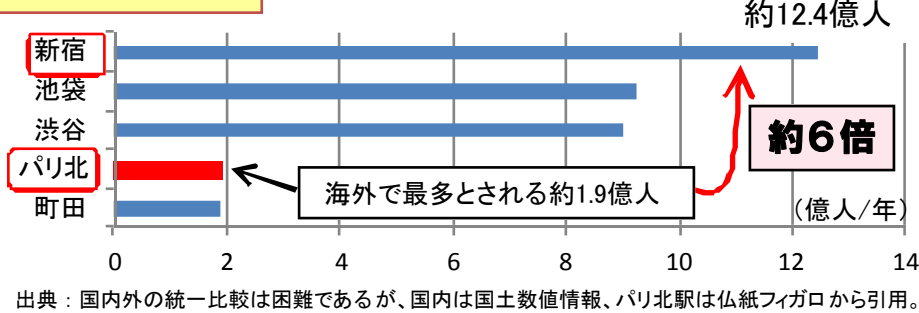
- ① 「新宿駅」の乗降客数は世界一 (ギネス認定)
- ② 鉄道ネットワークは世界でも例を見ないほど高密度
- ③ 「渋谷駅」には鉄道4社が乗り入れ、地上・地下を含めて8層の構造

## 2. 空港等へのアクセス経路では乗換回数が多く、鉄道駅や地下街の一体的な地図や案内システムは未整備

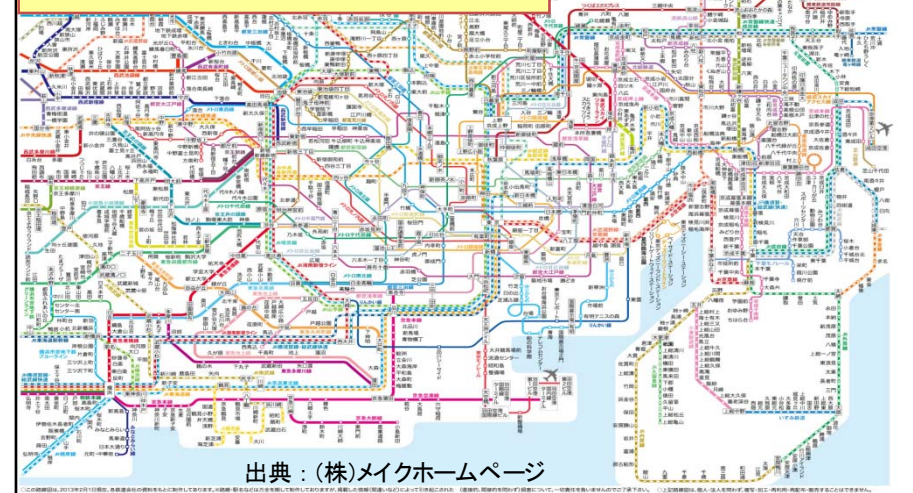


高精度測位環境により、外国人を含めて、誰もがスムーズに移動できるストレスフリー社会を目指す

### 乗降客数の比較



### 東京圏の広域な鉄道ネットワーク

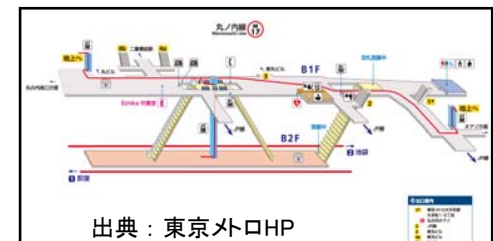


### 渋谷駅構内図(東京メトロ)



### 東京駅のフロアマップ

鉄道3社 (JR東日本、JR東海、東京メトロ) や地下街管理者は、自らの管理区域のみの図面を作成



# 高精度測位社会の実現(五輪開催時のリスク軽減)

**【首都直下地震】発生確率：30年以内で70%**

(文科省 地震調査研究推進本部)

**【首都直下地震】** 帰宅困難者数は東京都で約380～約490万人と想定(文科省)

**【東日本大震災】** 東京は大混乱、帰宅困難者数は約515万人(1都4県、内閣府推計)

**【現状の案内標識等】**

- 道路付近や地下街の案内板等の多言語表示は必ずしも十分とは言えない
- 障害者のための段差の少ないルート案内など、正確できめ細やかな案内が重要

東日本大震災時の東京の様子



(写真) 警察庁HP



(写真) 警視庁HP

多言語による案内等のためには**高精度な位置情報が必須**

案内板の現状



**五輪開催期間中に被災した場合には、相当数の外国人も加わり、オリンピック会場等での混乱は必至**

**高精度測位環境の下で、スマホ等により、屋内外を問わず災害時の的確な避難誘導や多言語でのナビゲーションを目指す**

災害時の的確な避難誘導

高精度な個々の位置情報を基に、一箇所の出口に集中させず、分散して避難誘導



多言語の案内標識やナビゲーション

施設整備を伴わずに、スマホで多言語対応の案内標識の表示やナビゲーション





# 高精度測位社会の実現(東京駅プロジェクト(仮称))

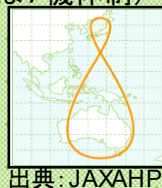
## 必要な空間情報インフラの整備

### 屋外測位環境

- 準天頂衛星 (GPSを補完し、ほぼ天頂にある衛星) の活用
- 2018年に4機体制 (最終は7機体制)
- 東南アジア全域をカバー



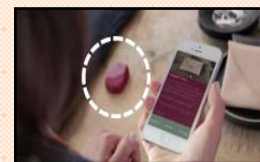
準天頂衛星  
出典: JAXA (日本)



出典: JAXAHP

### 屋内測位環境

- Wi-Fi、Bluetooth等による屋内測位環境の整備



出典: (株)シンクジャム



出典: (株)エムティーアイ

シームレス  
&  
高精度

### 電子地図・ネットワークデータ

- 公共施設、駅、地下街等の公共的空間における三次元空間データの整備
- ネットワークデータ等の整備



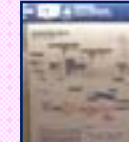
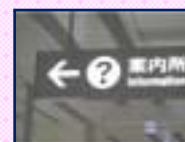
MMSの測量車とMMSで取得した点群データ



出典: 三菱電機(株)

### 案内標識、店舗情報等のデータ

- 案内標識情報や店舗情報等のデータベース化



AR等による多言語化のイメージ

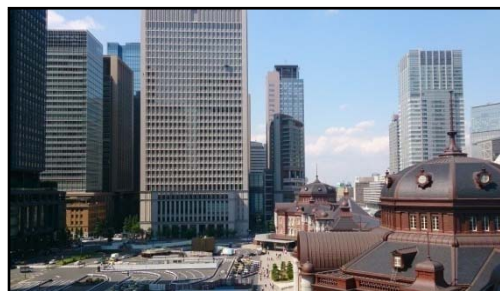


(Augmented Reality: 拡張現実)

- 東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年には、準天頂衛星4機体制、屋内の測位精度の向上、スマートフォン等の情報機器の一層の普及・高度化により、「高精度測位社会」が実現
- 東京駅周辺で先行的に空間情報インフラの整備を行い、その成果を他地域にも波及

### 東京駅周辺

- 日本の玄関口であり、ビジネスの中核
- 屋外に高層ビルが林立し、世界でも希にみる広範囲な地下空間
- ⇒ 2020年東京五輪を見据え、東京駅周辺で先行的に空間情報インフラを整備



オリンピック会場  
や全国に展開





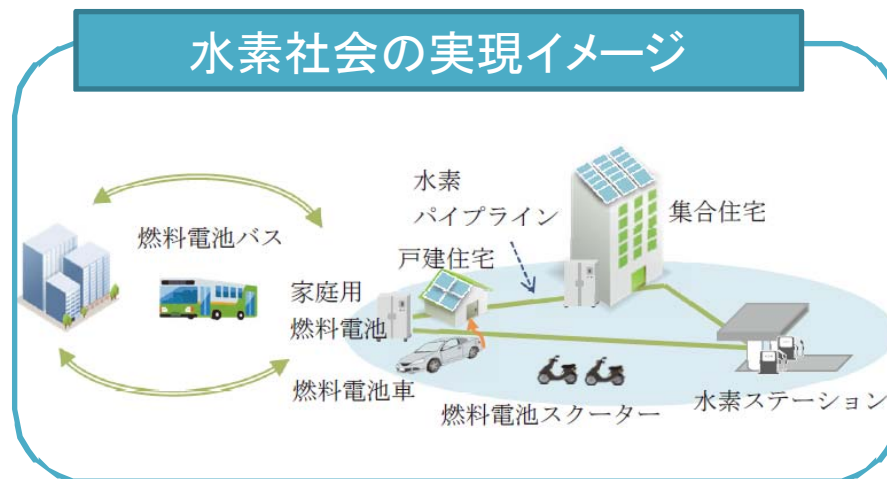
# 東京都の低炭素化の取組

- 省エネルギー化の更なる進展、エネルギーマネジメントシステムの導入促進、コージェネレーションシステムの導入支援等によるスマートエネルギー化を推進。
- 既存建築物の屋上等を利用した太陽光発電や太陽熱利用、都市型バイオマスの活用などを推進。
- 燃料電池車の普及促進、水素ステーションの整備促進。

スマートエネルギー都市イメージ図

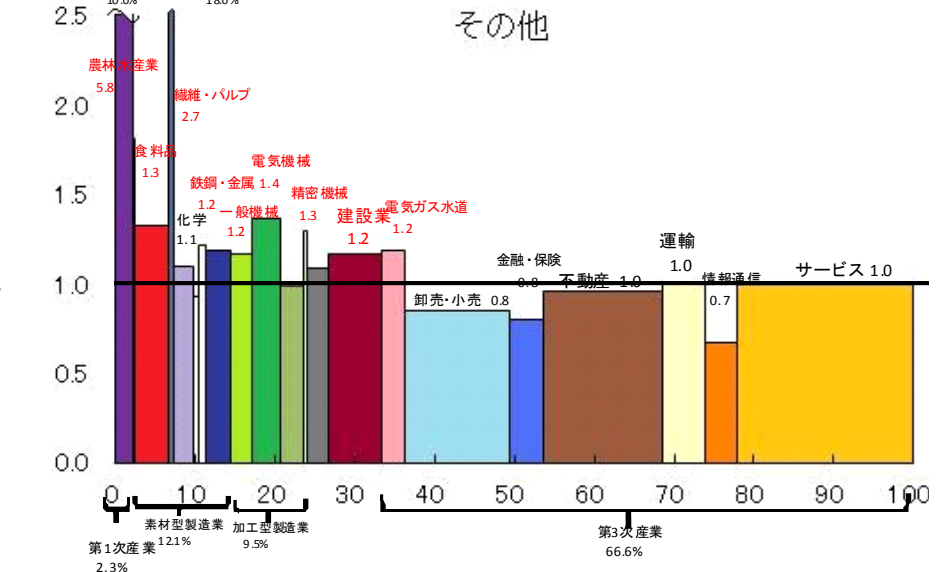
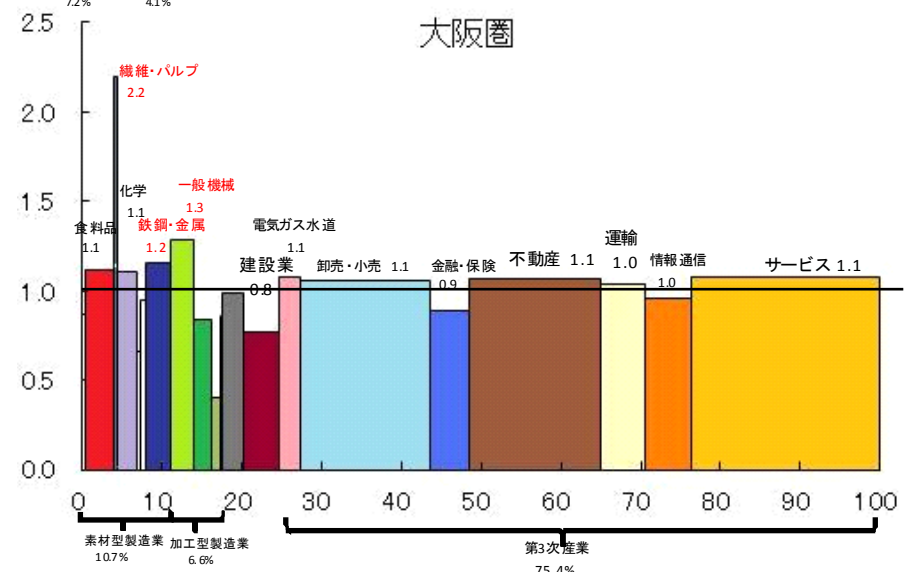
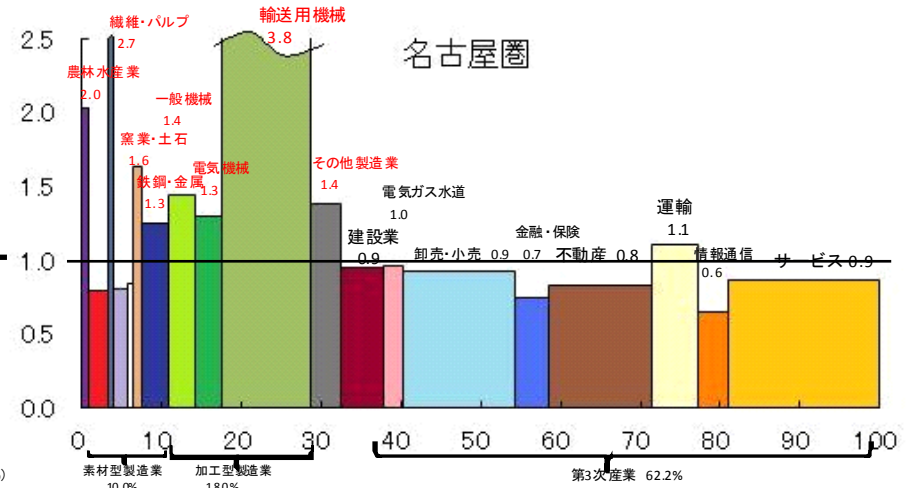
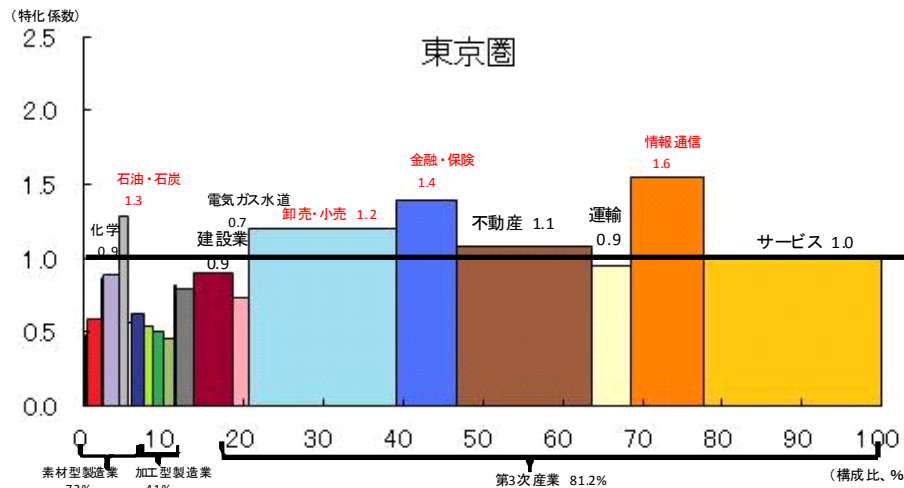


## 水素社会の実現イメージ



(出典)「東京都長期ビジョン(仮称)」中間報告(平成26年9月)より

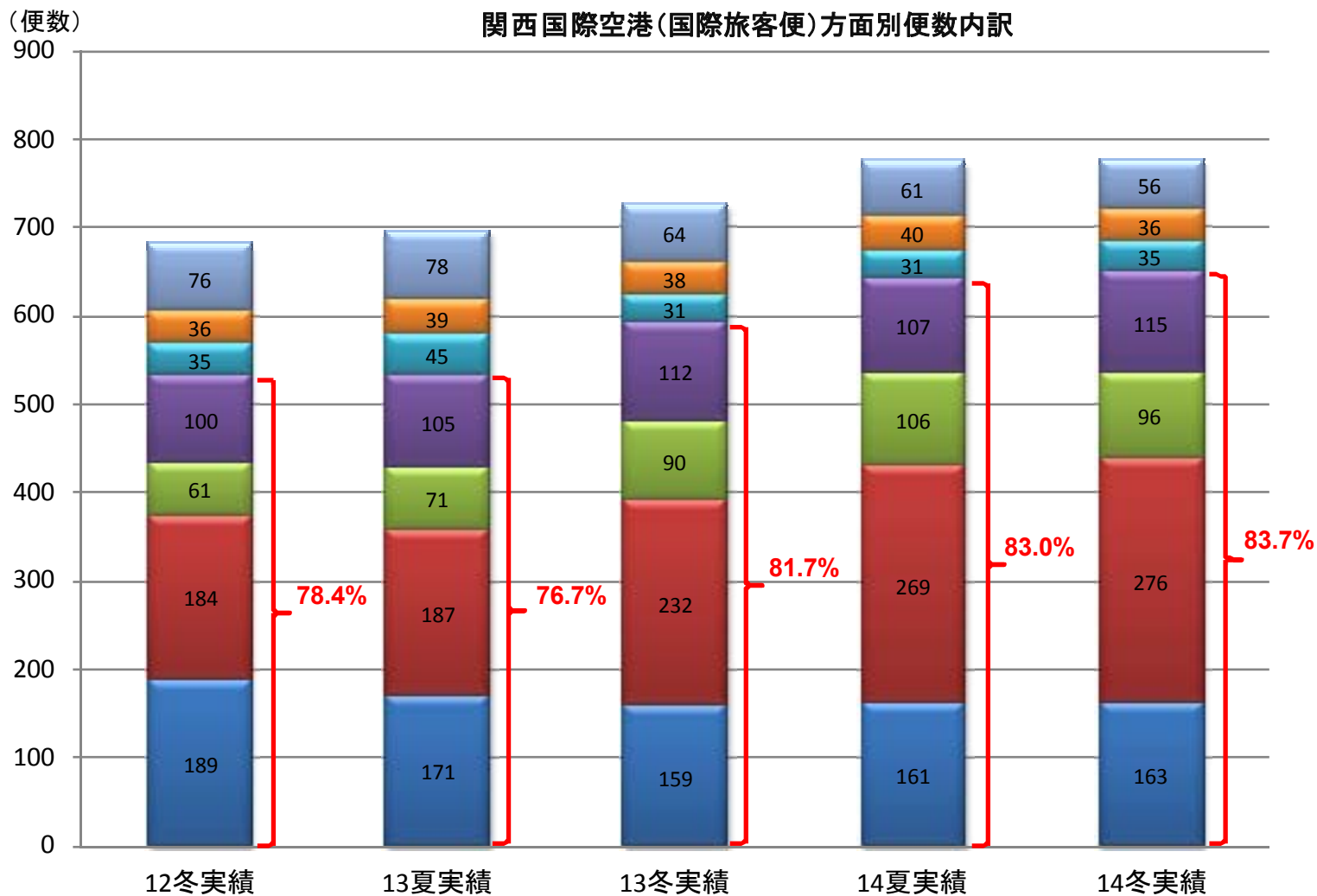
○東京圏では「金融・保険」、「情報通信」、名古屋圏は「輸送用機械」をはじめとした加工型製造業、大阪圏は、「鉄鋼・金属」などの素材型製造業に強みを持ち、三大都市圏でもそれぞれ優位性は異なる。



(出典) 内閣府 県民経済計算(平成23年度)を基に作成。  
 (注) 1. グラフ内の数字は特化係数であり、赤字は1.2以上であることを示す。  
 2. (特化係数) = (地域iのj産業の構成比) / (全国のj産業の構成比)  
 特化係数は、地域のある産業の生産額が地域全体の生産額に占めるシェアを、全国の当該産業のシェアと比較したものであり、その地域が全国の平均的な産業構造の姿と比べてどの産業に特化しているかを示す。1より大きければ、その産業に特化していることを示す。

# 大阪圏とアジアの関係(空港)

- 大阪圏(関西国際空港)から運航される便数の約8割がアジア向けである。
- 近年、アジア向けの便数は増加傾向。



(出典)新関西国際空港株式会社プレスリリース(平成26年10月22日)  
 「関西国際空港の国際定期便運行計画について(2014年冬期スケジュール)」より国土交通省国土政策局作成

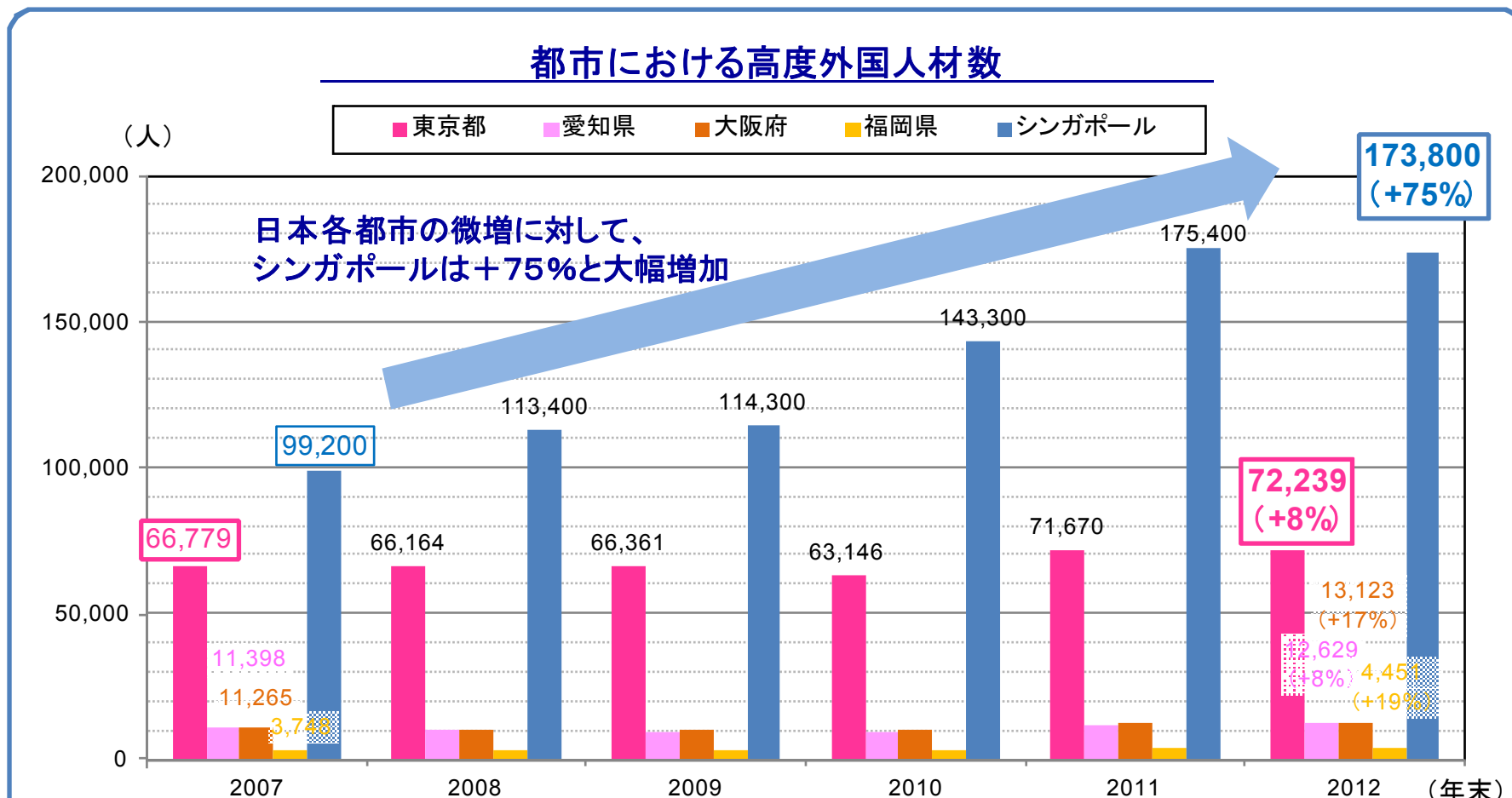
## 2. 目指すべき姿とは

### (2) グローバルな活躍の拡大

---

# 都市における高度外国人材の増加状況

○ 日本の大都市における高度外国人材の増加率(数)は、シンガポールと比較すると大きな差がある。



※1 日本の大都市の「高度外国人材」は、在留外国人統計(旧登録外国人統計)の在留資格のうち「教授」、「投資・経営」等を足し合わせた値。

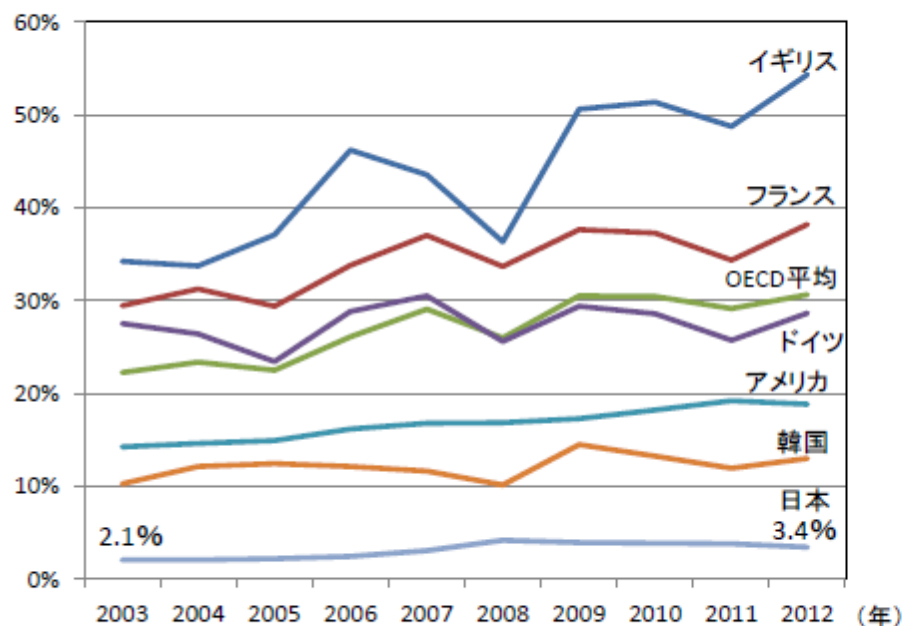
※2 シンガポールの「高度外国人材」は、同国におけるEmployment Pass(雇用許可証)の発給者数。シンガポールで就労するすべての外国人には、原則として労働許可証又は雇用許可書の申請が義務づけられており、Employment Pass(雇用許可証)は、月給3,000シンガポールドル(約24万円)以上の外国人を適用対象に発給される。



# 各国の対内直接投資額の推移

○対内直接投資残高のGDP比について、日本は上昇してきているものの、OECD諸国では最も低い。

主要国の対内直接投資残高のGDP比の推移  
(年次)



出所: OECD "International direct investment database", Eurostat, IMF

OECD諸国の対内直接投資残高のGDP比  
(2012年)

OECD主要国		
1位	ルクセンブルク	213.0%
2位	ベルギー	200.5%
3位	アイルランド	161.6%
14位	イギリス	54.3%
23位	フランス	38.2%
28位	ドイツ	28.6%
30位	アメリカ	18.8%
32位	韓国	13.0%
34位	日本	3.4%
	OECD平均	30.6%

○ 我が国における外国人の社会生活環境に関するヒアリング調査の概要(抜粋)からは、高度外国人材向けの医療・教育等のサービスは十分とは言えないとの指摘・意見が出された。

外国人のニーズと外国人から出された指摘・意見

	調査に見られた外国人のニーズ	調査において外国人から出された指摘・意見
医療環境 に 関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一度の診療で、医師に対して、<b>一定の時間</b>をかけて<b>幾つでも質問</b>をし、<b>納得のいく答え</b>を得たい。</li> <li>○ 医療には専門用語が多いこともあり、<b>医師等と母国語や英語で十分なコミュニケーション</b>がとれることに対するニーズが強い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>診療時間が極端に短い</b>(1人3分程度)</li> <li>○ 高度外国人材を<b>診察できる医師が不足</b>している。</li> </ul>
教育環境 に 関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 母国等へ戻った際に対応できるように、<b>国際的な教育</b>や<b>母国と同様の教育</b>を受けさせたい。</li> <li>○ 国際的認証機関の認証を受けているような<b>国際水準のインターナショナルスクール</b>等で教育を受けさせたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国際水準の<b>インターナショナルスクールが不足</b>している。</li> <li>○ <b>学費が高額</b>な国際水準のインターナショナルスクールに入学させるのは難しい。</li> </ul>
住宅環境 に 関すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ インターナショナルスクールへの<b>通学の利便性</b>を住環境を選ぶ際に<b>重視</b>している。</li> <li>○ <b>外国人向けスーパーの立地</b>等、生活環境に対するニーズが強い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高度外国人材は、<b>英語等の外国語対応可能なフロントサービス</b>付きの住宅を高く評価している。</li> <li>○ 依然として、<b>保証人</b>が必要なケースが多い。</li> <li>○ <b>敷金・礼金等の商慣習</b>が理解しにくい。</li> </ul>

※ 企業等、高度外国人材の雇用者(15機関)と、社会生活環境(教育・医療・住宅)に関するサービス提供者(18機関)の双方にヒアリング  
(出典) 株式会社日本総合研究所「高度人材受入れの経済効果及び外国人の社会生活環境に関する調査」

(平成23年2月、平成22年度経済産業省委託調査)

## 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

(70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

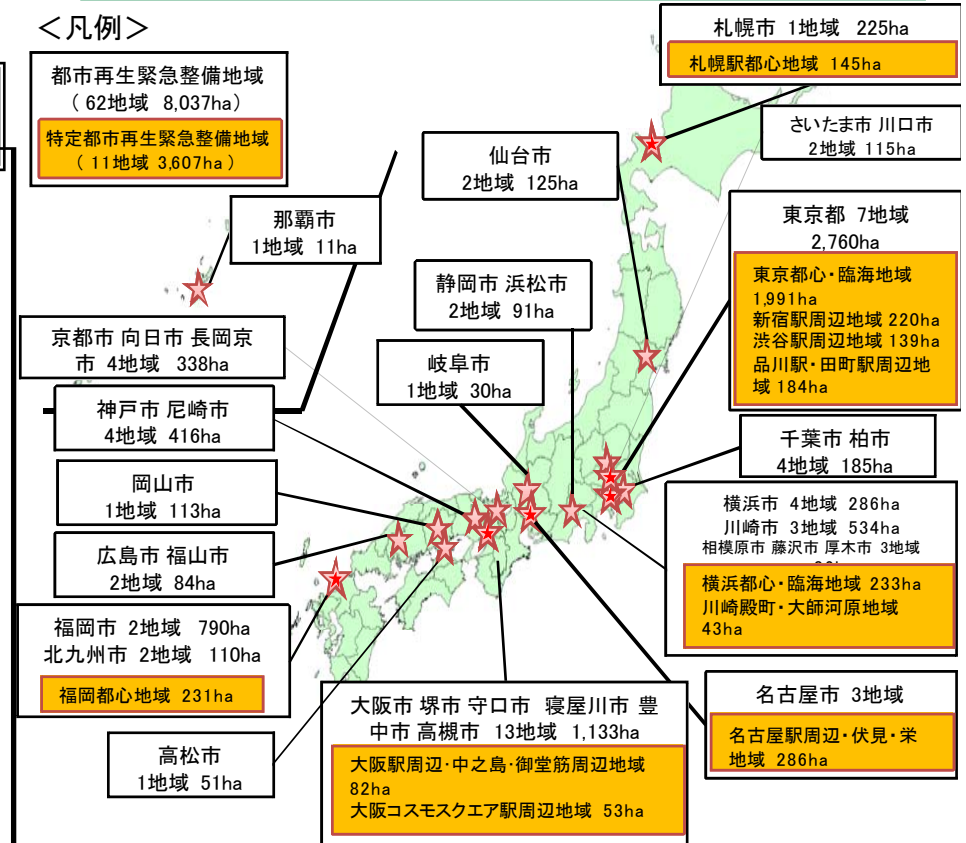
(71計画認定)

都市再生安全確保計画 (8計画)

## 都市再生緊急整備地域一覽

<凡例>

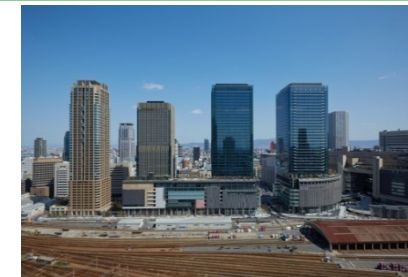
都市再生緊急整備地域  
(62地域 8,037ha)  
特定都市再生緊急整備地域  
(11地域 3,607ha)



## 認定民間都市再生事業の例



虎ノ門ヒルズ



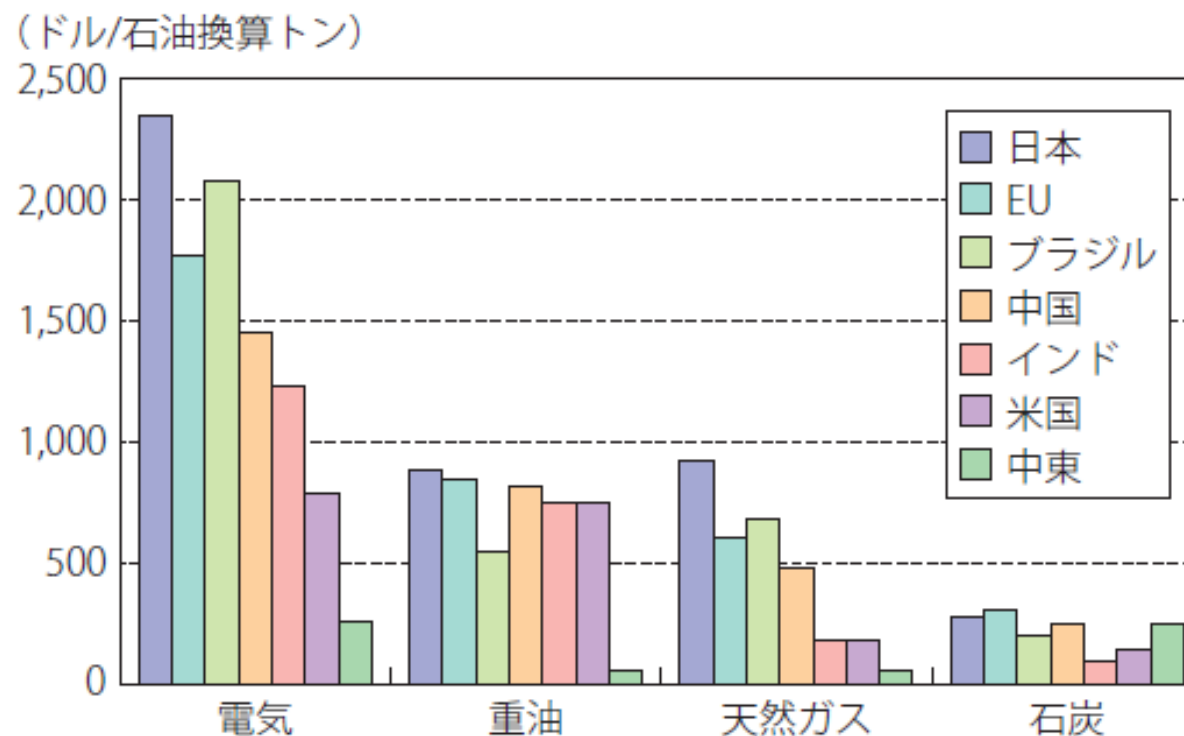
グランフロント大阪

※ 平成26年10月31日現在(都市再生特別地区については、平成26年9月30日現在)(東京都心・臨海地域)(大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域)

# エネルギーコストの各国比較

○ わが国のエネルギーコストは海外と比較すると高く、特に電気料金の高さは際立っている。

2012年産業向けエネルギー価格(税込)



資料：IEA「World Energy Outlook 2013」から転載、作成。



# スーパーグローバル大学の創設

○文部科学省では、国際化を断行する大学を重点的に支援し、スーパーグローバル大学を創設するなど、国際的存在感を高める取組を実施。

## ○世界大学ランキングの状況

Times Higher Education 「World University Rankings」(2013年10月発表)

順位	(総合評価への寄与度)	教育 30.0%	国際 7.5%	産学連携 2.5%	研究 30.0%	論文引用 30.0%
1	カリフォルニア工科大学	94.4	65.8	91.2	98.2	99.8
2	オックスフォード大学	89.0	90.2	90.3	98.5	95.4
2	ハーバード大学	93.9	66.2	40.6	98.5	99.1
23	東京大学	84.7	29.6	56.7	88.0	69.8
52	京都大学	69.5	27.5	78.7	69.5	58.2
100	ヨーク大学	31.7	73.6	33.3	33.2	89.4
125	東京工業大学	52.4	32.1	67.5	51.4	52.0
144	大阪大学	52.5	27.6	71.2	47.6	50.4
150	東北大学	51.8	29.3	85.9	48.1	47.3

QS 「World University Rankings」(2013年9月発表)

		①:40%	②:10%	③:20%	④:20%	⑤:5%	⑥:5%
1	マサチューセッツ工科大学	100	100	99.7	100	97.6	96.3
2	ハーバード大学	100	100	100	99.3	94.1	85.3
3	ケンブリッジ大学	100	100	95.8	99.6	95.5	96.0
32	東京大学	100	99.3	76.3	91.4	11.1	27.3
35	京都大学	99.9	92.1	68.4	94.8	16.5	22.9
55	大阪大学	91.7	80.5	57.7	93.2	14.9	19.9
66	東京工業大学	79.8	84.6	78.3	76.8	15.0	35.1
75	東北大学	81.8	76.0	54.9	97.9	18.5	21.2
99	名古屋大学	72.3	64.7	57.0	94.1	21.8	28.8

【評価指標】

- ①教育 (研究者による評価、教員当たり学生数 等)
- ②国際 (外国人教員比率、外国人学生比率 等)
- ③産学連携
- ④研究 (研究者による評価 等)
- ⑤論文引用

(参照) <http://www.timeshighereducation.co.uk/world-university-rankings/>

外国人教員の増加、  
外国人留学生の受入れ拡大など、  
大学の徹底した国際化が課題

【評価指標】

- ①世界各国の学者による評価
- ②世界各国の雇用者による評価
- ③教員一人あたり論文引用数
- ④学生一人あたり教員比率
- ⑤外国人教員比率
- ⑥留学生比率

(参照) <http://www.topuniversities.com/>

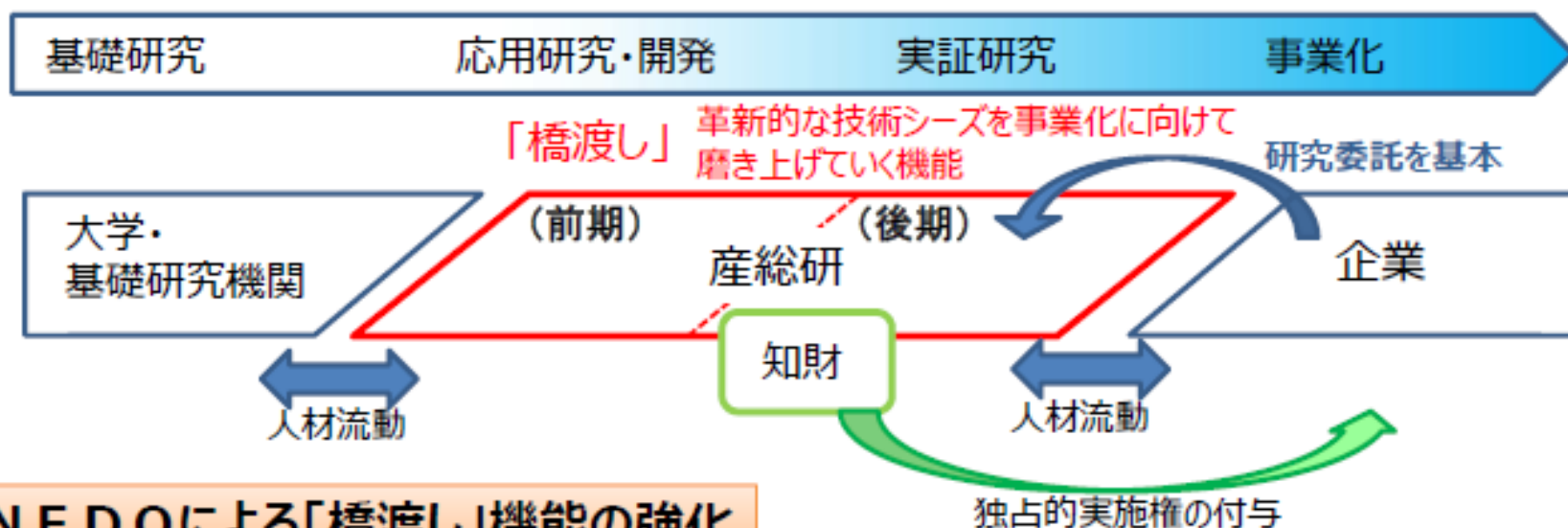
**今後10年で世界大学ランキングトップ100に10校ランクイン**

(出典) 文部科学省「国立大宅改革プラン」(平成25年11月)より

# 橋渡しを担う公的研究機関等の機能強化

## 産総研による「橋渡し」機能の強化

- 研究後期段階では企業からの受託研究等外部資金の受入れを基本
- 将来のニーズ等を予測するマーケティング、自ら知財を保有し独占的实施権付与を基本とする知財管理
- 技術シーズの汲み上げ、実践的人材育成に向けて大学との連携強化

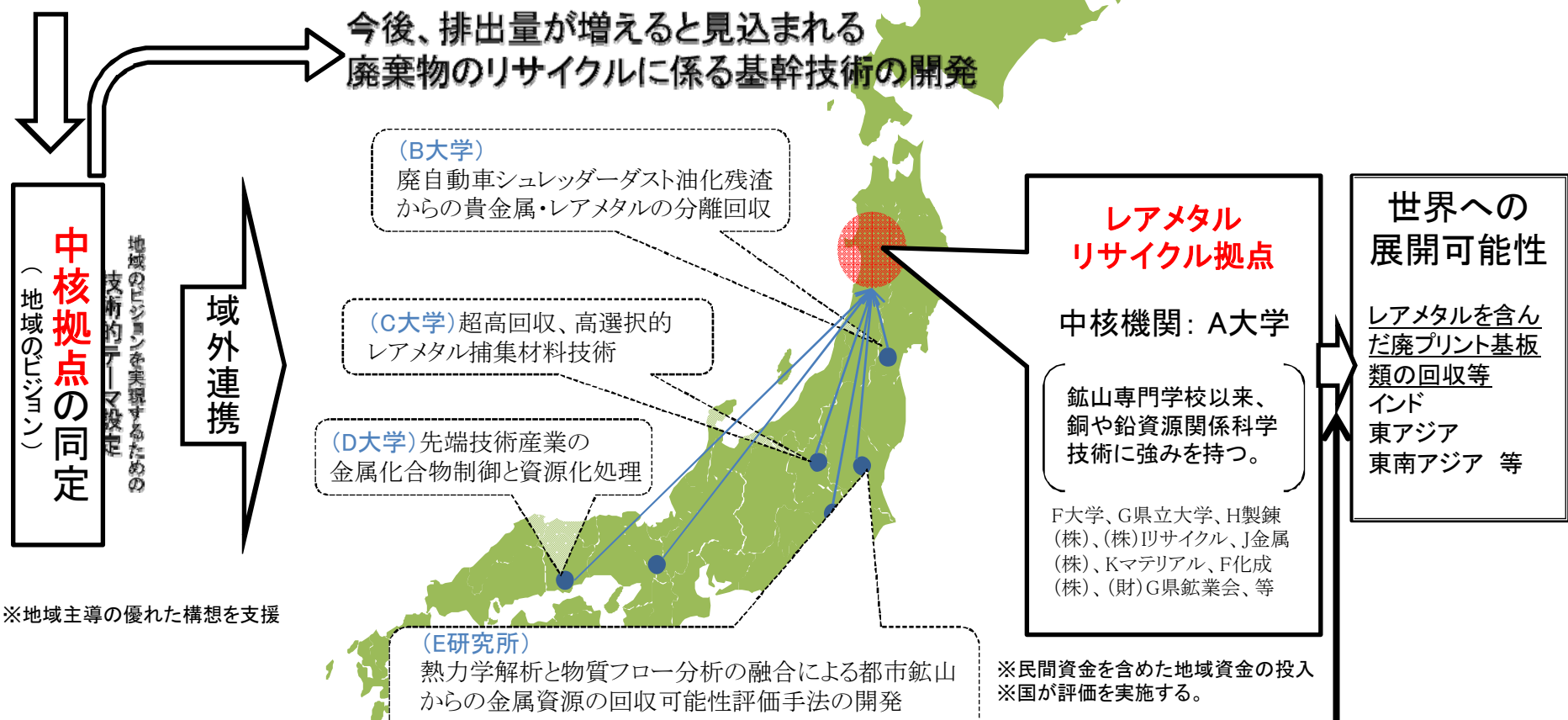


## NEDOによる「橋渡し」機能の強化

- 大幅に権限を付与されたプロジェクト管理を行う人材の下でのマネジメントの充実
- アワード型の手法の先行的導入（挑戦的なテーマに対して多数の主体の競争の場の設定）
- ベンチャー、中小・中堅企業、に対し技術面・事業面一体支援を行う体制の強化

## ○世界に誇る地域発研究開発・実証拠点 リサーチコンプレックス(仮想例)

**【地域のビジョン】** 鉱山関連技術、金属リサイクル産業を基盤として、今後全世界的にニーズが高まるレアメタル等の金属資源回収技術を集約・高度化し、レアメタル資源の供給基地を形成するとともに、新たな資源循環型社会を実現。国内のみならず、東南アジア地域をはじめとする海外へリサイクルビジネス展開。レアメタルリサイクル産業振興を通して雇用を創出。



域内の大学・企業では現在は金、銀、銅、鉛などのベースメタルを中心とした金属以外はリサイクル困難であるが域外の大学や研究所の技術を取り入れることで、レアメタルを含む幅広い金属のリサイクルが可能になる。

関係府省による支援  
・経済産業省 等

# 食文化・食産業のグローバル展開

## ポイント

- 1 日本の食文化の普及に取り組みつつ、日本の食産業の海外展開と日本の農林水産物・食品の輸出促進を一体的に展開することにより、グローバルな「食市場」(今後10年間で340兆円から680兆円に倍増)を獲得。
- 2 このため、世界の料理界で日本食材の活用推進(Made FROM Japan)、日本の「食文化・食産業」の海外展開(Made BY Japan)、日本の農林水産物・食品の輸出(Made IN Japan)、の取組を一体的に推進。

### ◆目指す姿:拡大するグローバルな食市場の獲得

#### ○ 農林水産物・食品の輸出額を2020年までに1兆円規模へ拡大

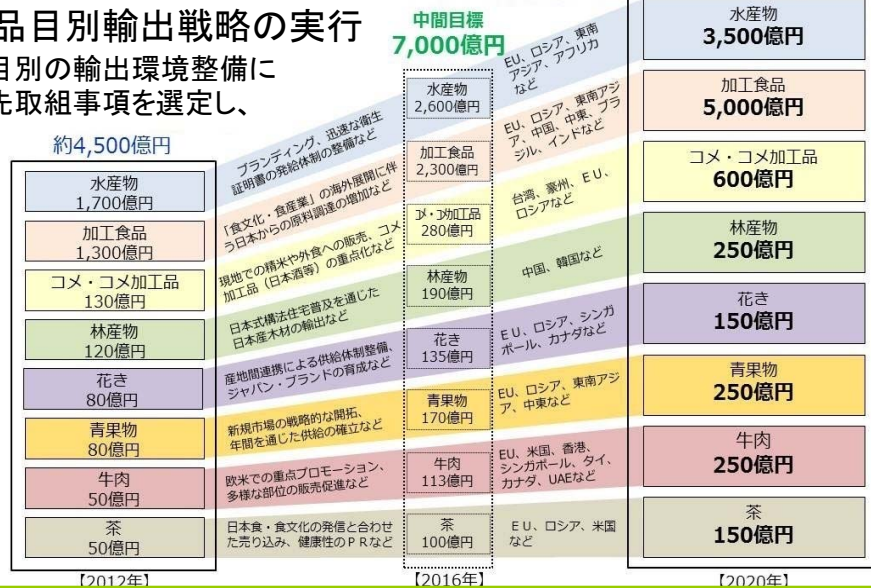
#### 世界の料理界で日本食材の活用推進 (Made FROM Japan)

- 日本食材と世界の料理界とのコラボレーション  
(例) 世界中のシェフが日本のゆずをメニュー化  
中華料理の高級食材として輸出されるホタテ



#### 日本の農林水産物・食品の輸出 (Made IN Japan)

- 国別・品目別輸出戦略の実行  
→ 国別・品目別の輸出環境整備について、優先取組事項を選定し、着実に実施



#### 日本の「食文化・食産業」の海外展開 (Made BY Japan)

- 日本食文化の普及  
→ 日本食文化を戦略的に活用した輸出促進、海外展開を推進するための官民合同コンソーシアムを創設  
→ 日本食の普及を行う人材育成、メディアの効果的活用による日本食のブランド化等を各省連携して実施
- A-FIVE × クール・ジャパンファンドの連携支援  
→ 海外で展開するMade By Japan企業と国内のMade In Japan企業を連携して支援
- ジャパンブランド防衛のための共同監視体制の創設  
→ 海外における知的財産権侵害の監視システムの構築
- グローバル人材の育成・確保  
→ 海外展開に携わった経験のあるOB人材の再活用





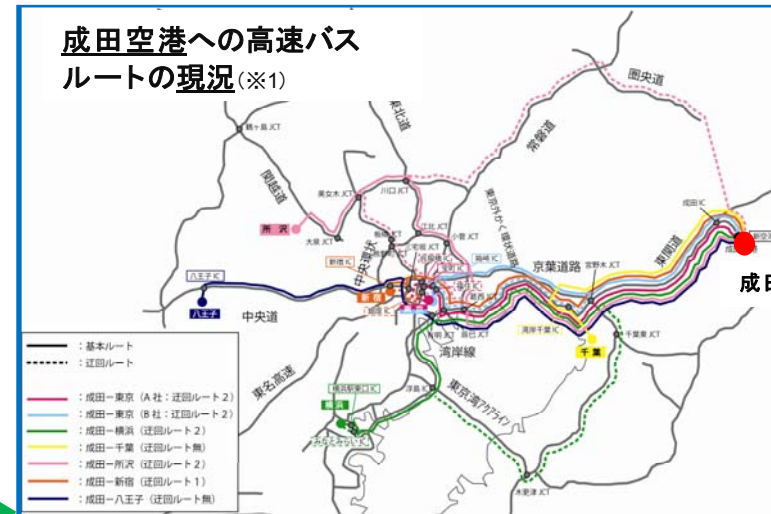
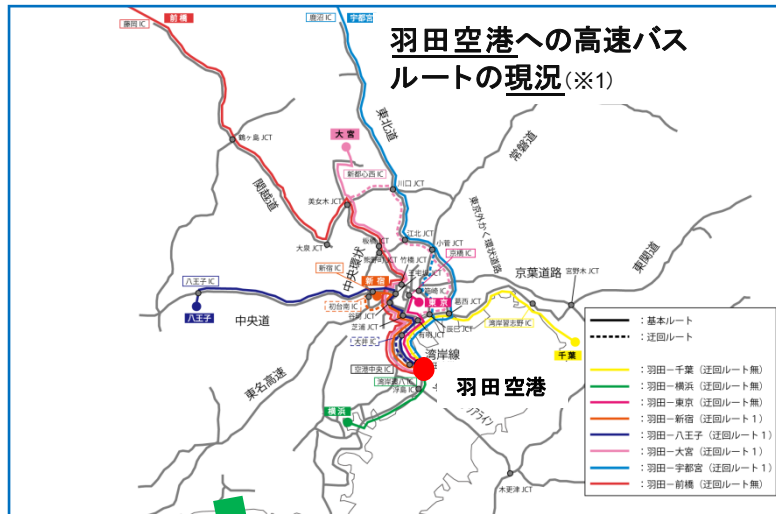
# 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.30 まで	↓ 39万回 (6万回)	↓ 25万回	↓ 64万回
H26.3.29 まで	↓ 41万回 (6万回)	↓ 27万回	↓ 68万回
<div style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">             以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施           </div>			
H26.3.30 以降	↓ 44.7万回 (6万回) 国際線3万回を増枠	↓ 27万回	↓ 71.7万回
{ 最終形 H26年度中 }	↓ 44.7万回 (9万回)	↓ 30万回 3万回を増枠	↓ 74.7万回

- \* 1. いずれも年間当たりの回数である。
- \* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- \* 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

# 空港へのアクセス強化(鉄道・高速バス)

○高速バスについては、平成27年度までに開通が予定されている首都圏3環状道路が整備された場合、羽田空港・成田空港への距離が短くなり、アクセス向上につながると想定される  
 ○鉄道については、東京駅・新宿駅・新木場駅から羽田空港へのアクセス強化が検討されている。



**鉄道のアクセス強化**

**羽田空港アクセス線構想 (JR東日本株式会社)**

**概要**  
 都心と羽田空港を結ぶアクセス鉄道(3ルート)の整備を検討。

- 東京駅～羽田空港駅
- 新宿駅～羽田空港駅
- 新木場駅～羽田空港駅

**2020年までの予定**  
 空港近くに仮設駅の設置と臨海部までの暫定開業を検討。

JR東日本の羽田空港アクセス線構想

新設 複線化  
 既存路線

トンネル新設

新駅

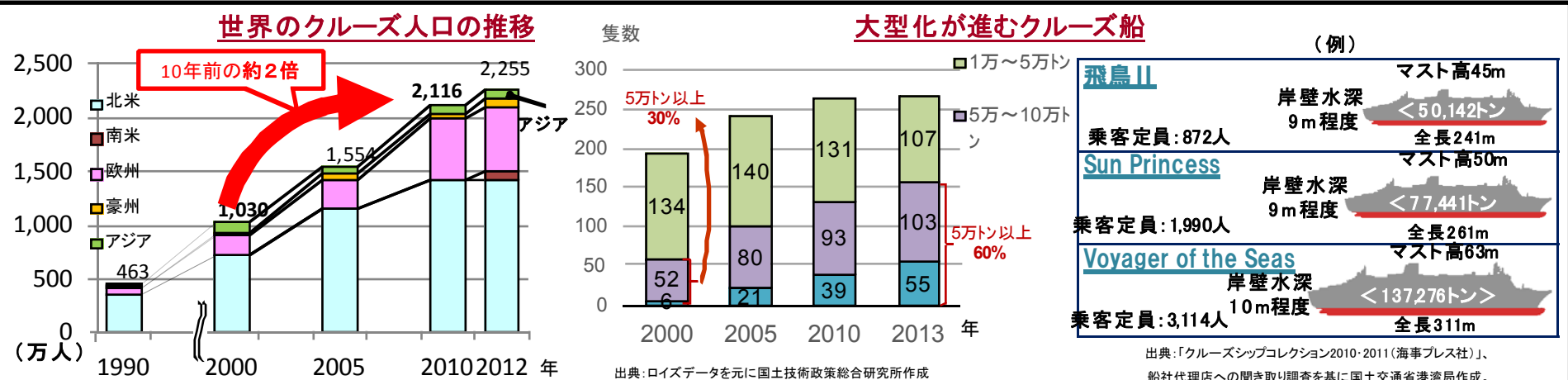
羽田空港

東京湾

※1 出典:一般財団法人 国土計画協会調査結果より(平成26年度)

# クルーズの振興を通じた地域活性化に向けた取り組み

- アジア地域で急速に高まるクルーズ需要に対応し、韓国などの近隣諸国は、国家戦略としてクルーズの振興に取り組んでいる
- 大型クルーズ船の寄港による経済波及効果は一寄港あたり数億円とも試算される中で、クルーズの振興を通じて、観光立国の実現、雇用の創出等に資するため、外航クルーズ船の寄港増や大型化に対応するソフト・ハード面での環境を整えていく



### ★全国レベルでの「クルーズ振興・誘致」や「共通課題の解決」のための取組の推進

- ◆全国の港湾管理者103団体(H26.10.末現在)が参加する「全国クルーズ活性化会議」(H24.11.7設立)の活動を支援
- ◆クルーズの振興を図るため、関係者の中で連携を図り、港湾局に設置した外国クルーズ船社に対応する「ワンストップ窓口」(H25.6.3設置)の周知を図る

### ★クルーズ船社に対するプロモーション活動の支援

- ◆国内外のクルーズ船の寄港地からアクセスできる国内観光情報を提供するウェブサイト「CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN」(H26.3開設)の周知を図る。
- ◆外航クルーズ船の我が国への寄港促進にむけたプロモーション活動を支援する。

### ★クルーズ船による訪日外国人旅行者の受入環境の改善

- ◆外航クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、既存の港湾施設の利活用を図りつつ、必要な旅客船ターミナルの整備等、ハード面の機能を強化する。
- ◆クルーズ船による訪日外国人旅行者の利便性向上のため、海のゲートウェイとして「みなとオアシス」において多様なサービスの提供を図るとともに、港湾における多言語対応等の改善を推進する。

撮影：平成24年7月16日

臨港道路若狭1号線

臨港道路若狭2号線

■: 整備済み  
■: 整備中

### 那覇港の整備事例

## ※H22.8 京浜港、阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定

政策目的

### 政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

主な施策

#### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



#### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



#### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資



# 国際バルク戦略港湾

## 【目的】

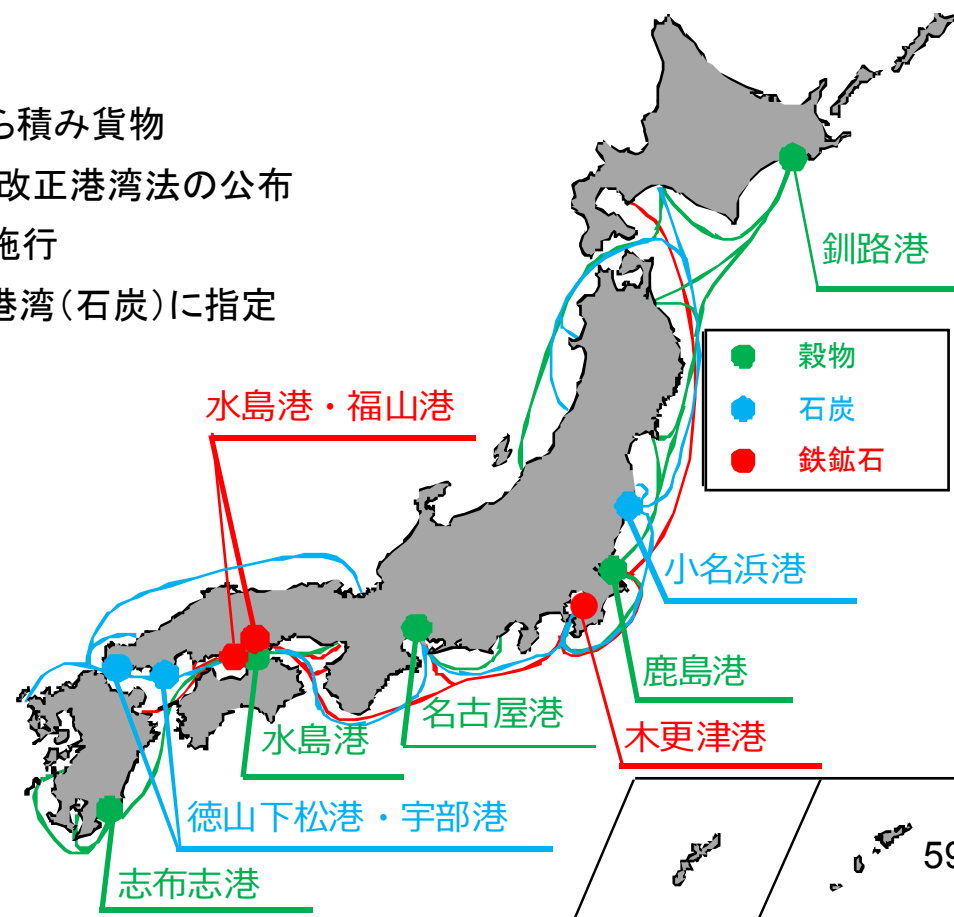
ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図る。

## 【これまでの経緯】

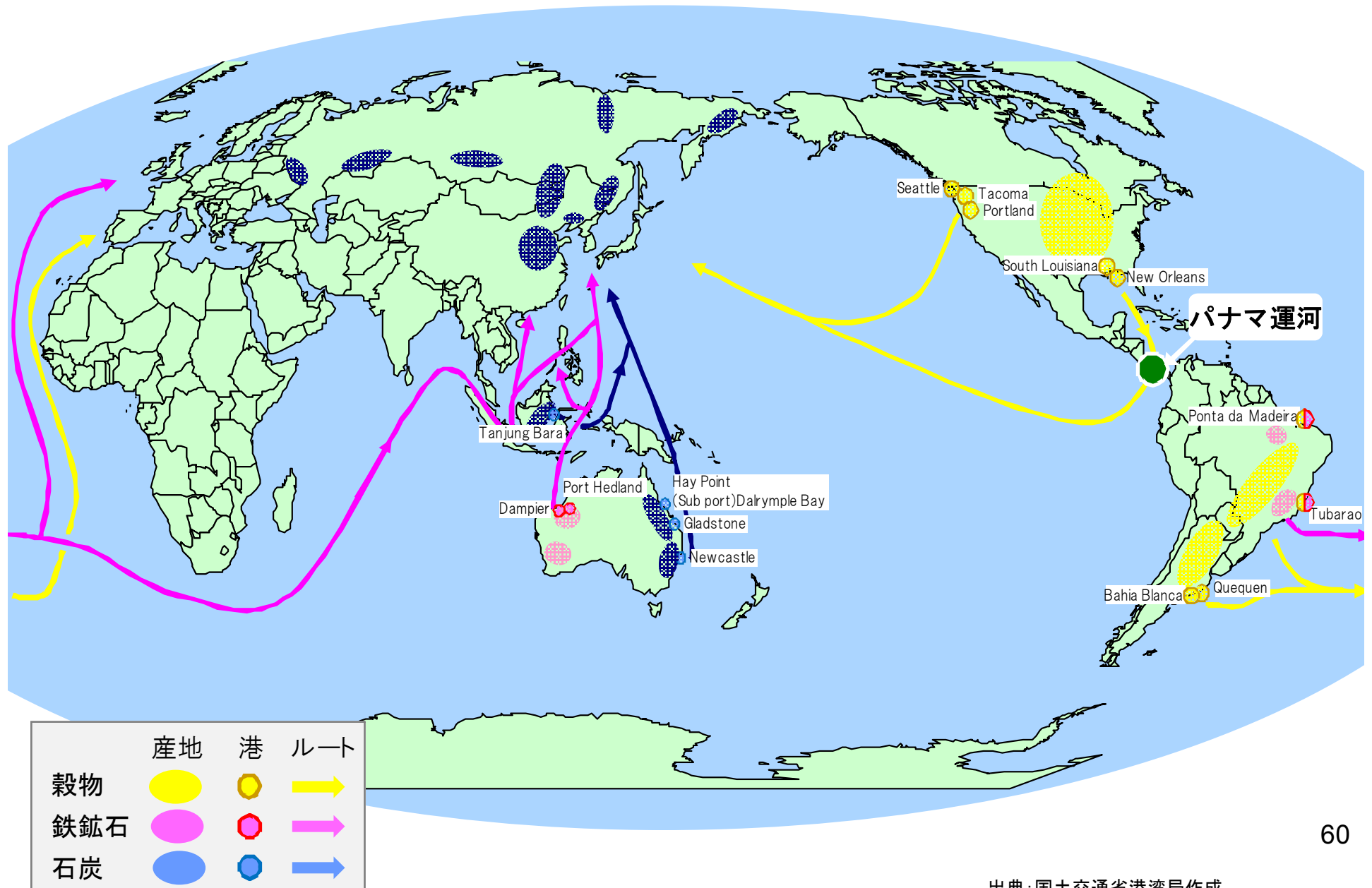
- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾の公募  
(平成23年3月11日 東日本大震災発生)
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾を選定
- 平成25年6月5日 海上輸送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成に関する改正港湾法の公布
- 平成25年12月1日 改正港湾法及び関係政省令の施行
- 平成25年12月19日 小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定

## 【国際バルク戦略港湾の選定港】

穀物	5港(「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」)
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)



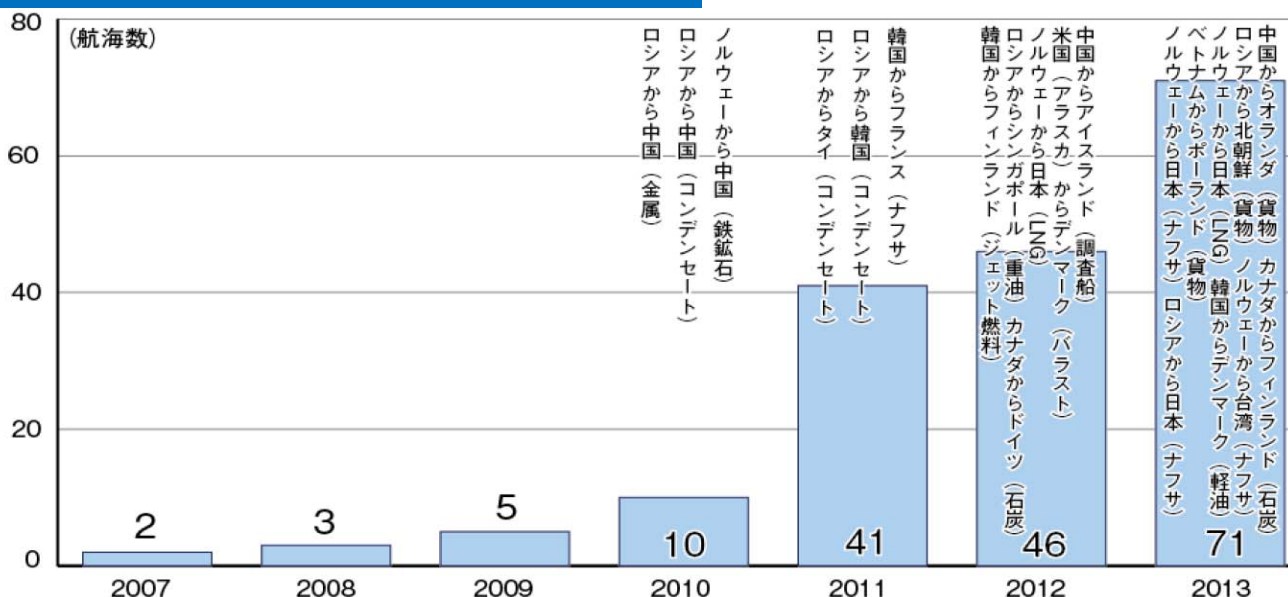
# バルク貨物(穀物・石炭・鉄鉱石)の輸入ルート



# 北極海航路

- 北極海航路は、欧州とアジアを結ぶ航路として近年利用実績が増加している。
- 日本においても、LNG等を輸送した例があり、2018年には定期輸送が開始される見込み。

## 北極海航路を利用した船舶運航推移



## 過去に北極海航路を利用した日本への輸送

日本到着日	2012.12.5	2013.8.17	2013.9	2013.10.11
仕向け先	九州電力	旭化成ケミカルズ ・三菱化学	不明	東京電力
貨物	LNG	ナフサ	石油製品	LNG
出港地	ハンメルフェスト (ノルウェー)	モングスタッド (ノルウェー)	ムルマンスク (ロシア)	ハンメルフェスト (ノルウェー)
到着地	北九州市	水島港	岩国港・名古屋港・京浜港	東電富津港

※商船三井が、2018年から「ヤマルLNGプロジェクト」のLNG(液化天然ガス)輸送を開始する。  
世界で初めての北極海航路での定期輸送となる。

# シベリアランドブリッジ、チャイナランドブリッジ

- シベリアランドブリッジ、チャイナランドブリッジを活用した物流網が形成されつつある。
- 日本海側港湾を活用した、広域物流輸送の実現が期待される。



- 1990年9月に中国国境の阿拉山口（あらさんこう）とカザフスタン共和国国境のドスティックを結ぶ鉄道が開通し、日本ー中央アジア間の物流ルートが完成。
- BMW・ベンツ・VWがドウイスマブルグ（ドイツ）から重慶へ完成車の輸送を開始。所要日数は約17日で、海上輸送のおおよそ半分。
- シベリアランドブリッジ、チャイナランドブリッジを用いて、青島、ウラジオストクと中央アジアを結ぶ大型貨物等輸送サービスが実用化されている。

輸送日数	アムルトウイ (カザフスタン)	ビシュケク (キルギス)	タシケント (ウズベキスタン)	トルクメンバシ (トルクメニスタン)
青島港(コンテナ貨物)	22日	25日	30日	36日
ウラジオストク港(建設機械、トラック等)	25日	28日	27日	35日

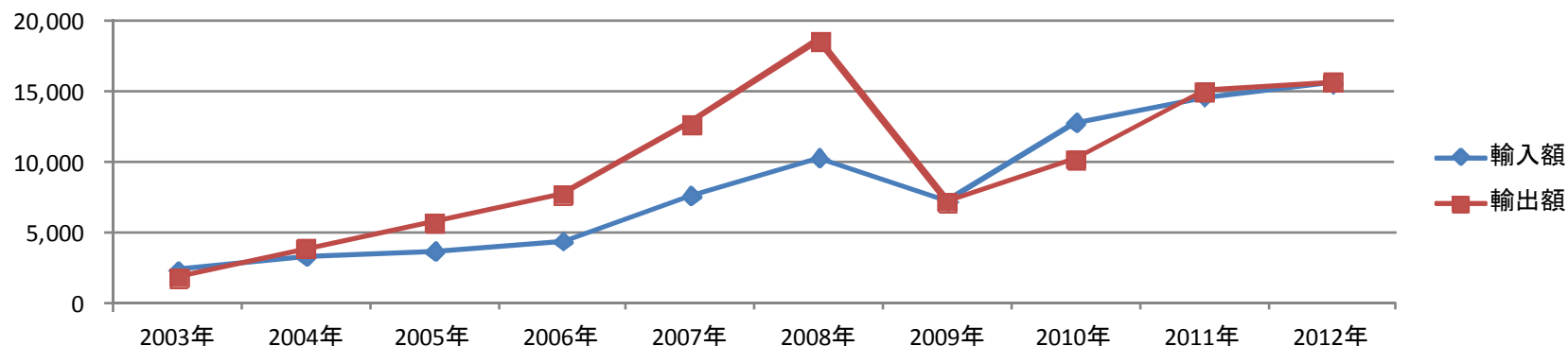


# ロシアとの貿易量増加

○ロシアとの貿易量は、近年増加しており、特に、液化天然ガス、石油等の鉱物性燃料の輸入額の増加が著しい。

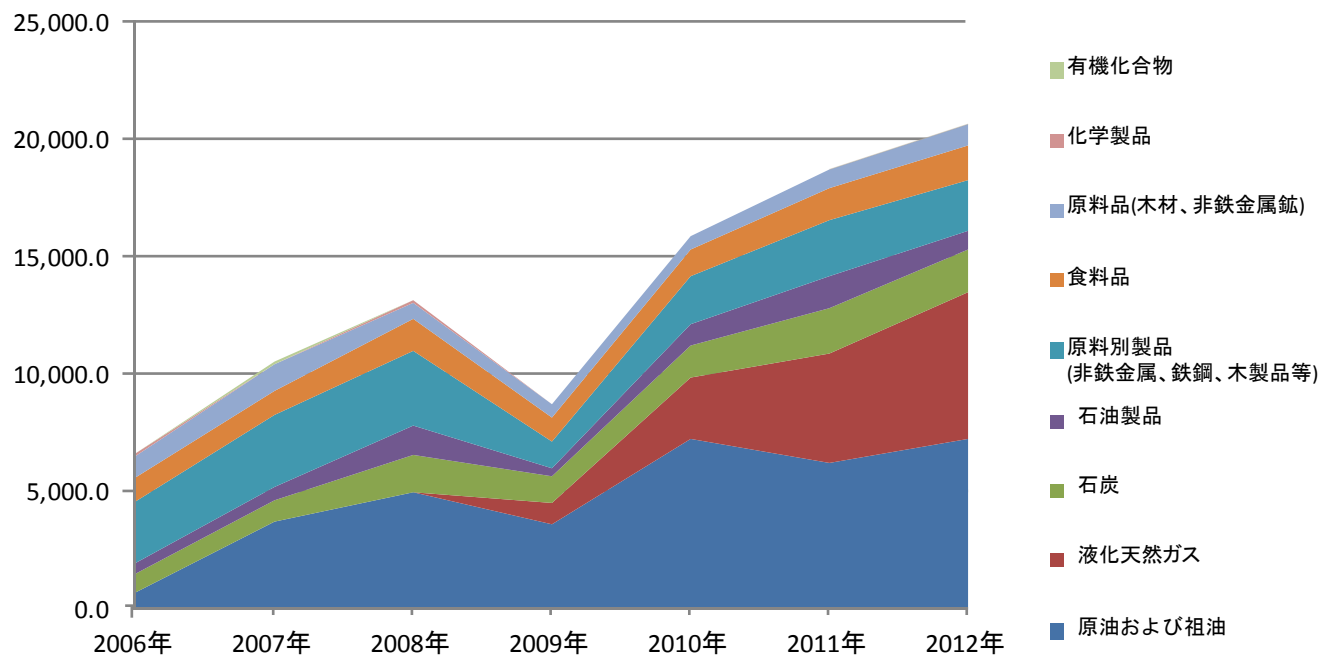
(100万ドル)

### ロシアとの輸出入額の推移



(100万ドル)

### ロシアからの主要品目別輸入額



# 日本海と太平洋を結ぶ高規格幹線道路等の整備

## 日本海・太平洋2面活用型国土の形成

### 対岸諸国の経済発展の取込

日本海側各港湾の役割明確化と施策の集中による、日本海側港湾のさらなる競争力強化

近海高速海上交通ネットワークの形成

アジアにおけるユニットロードハブの形成

シベリアランドブリッジに対し、シームレスにつながる複合一環流通体制の整備

ロシア等  
ユーラシアダイナミズム

### <日本海側空港・港湾から ロシアへの人流・物流>

#### 【空港(人流)】

- 新潟空港～ハバロフスク(7便/週)
- 新潟空港～ウラジオストク(7便/週)

#### 【港湾(物流)】

- コンテナ航路
  - ・新潟港～ザルビノ(0.5便/週)
  - ・伏木富山港～ポストーチヌイ(0.5便/週)
- RORO航路
  - ・伏木富山港～ウラジオストク(2便/週)

### 日本海側の対応

クルーズ船の日本海側港湾への寄港

LCCの参入促進等による地方空港の振興

日本海側を結ぶ高速道路や整備新幹線の整備の進展

### 日本海側と太平洋側の連携

日本海側と太平洋側を結ぶ高速道路や整備新幹線の進展

従来の広域ブロック相互間の枠を超えた多様なモードを活用した連携の強化

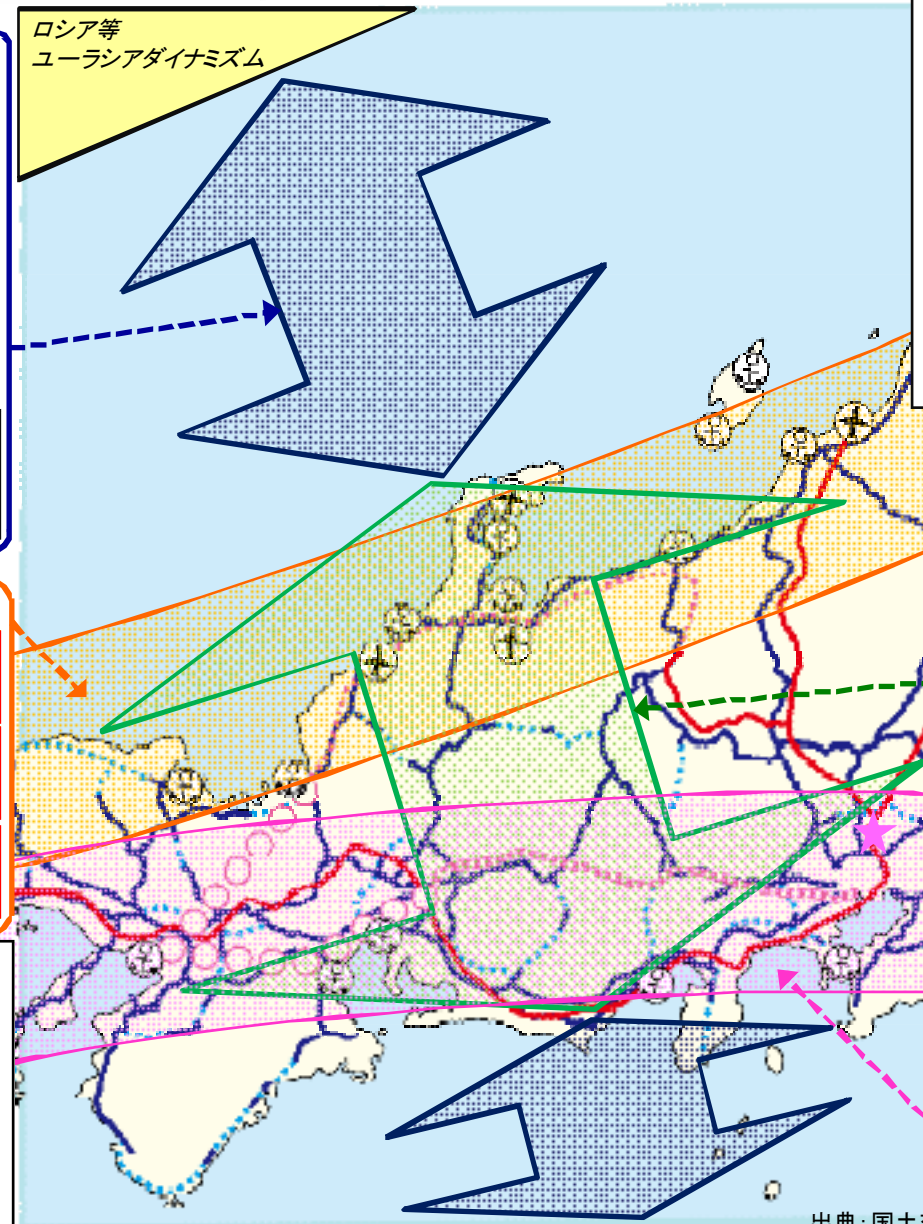
リダンダンシーの確保

### 太平洋側の対応

パナマ運河拡張への対応

さいたま新都心  
→国の機関の集積

- 高規格幹線道路等(供用区間)
- ⋯ 高規格幹線道路等(事業中・計画区間)
- 新幹線(営業区間)
- ⋯ 新幹線(事業中区間)
- ⋯ リニア中央新幹線(計画区間)
- ⊙ 港湾(重要港湾以上)
- ⊕ 空港(滑走路長 2,000m以上)



## 2. 目指すべき姿とは

### (4)国土基盤の維持・整備・活用

---

# 関西国際空港及び大阪国際空港のコンセッションに向けた取組

- 新関空会社が関空・伊丹両空港を一体的に運営し、事業価値の増加を図るとともに、**できる限り速やかにコンセッションの手続きを進めることを目指し、準備中。**(※現時点での見込み：可能な限り速やかに運営権を設定し、早ければ平成27年度にも運営委託を開始。)
- 事業価値向上のための具体的取組みとして、**LCCによる関空拠点化**や**米国フェデックス社の北太平洋地区ハブ化等**を推進。
- 7月25日に、新関空会社が**PFI法に基づく実施方針を策定・公表。**

## 事業価値の最大化に向けた具体的取組み

### 関空のLCC拠点化

#### LCCの関空拠点化

※平成26年11月現在

- **ピーチ・アビエーション** **国内線：9路線、26便/日** **国際線：5路線、63便/週**  
就航都市：新千歳、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇、新石垣、ソウル、釜山、台北、高雄、香港
- **ジェットスター・ジャパン** **国内線：6路線、17便/日**  
就航都市：新千歳、成田、福岡、大分、熊本、那覇

- < 関空に乗り入れているその他のLCC(国際線)>
- ・チェジュ航空
  - ・エアブサン
  - ・イースター航空
  - ・香港エクスプレス航空
  - ・春秋航空
  - ・セブ・パシフィック航空
  - ・ジェットスター・アジア航空
  - ・エアアジアX
  - ・エアアジアX
  - ・ジェットスター航空
  - ・タイエアアジア X

#### LCC専用ターミナルの整備

- 第2ターミナル(LCC専用)の供用開始(平成24年10月28日)
- 第3ターミナル(LCC専用)の整備(平成28年下期供用開始予定)

#### フェデックスによる関空の北太平洋地区ハブ化の概要

- 延床面積25,000㎡のフェデックス専用施設を新関空会社が建設。
- 2014年度夏スケジュールからの運用開始。

#### 魅力ある商業エリアの創造

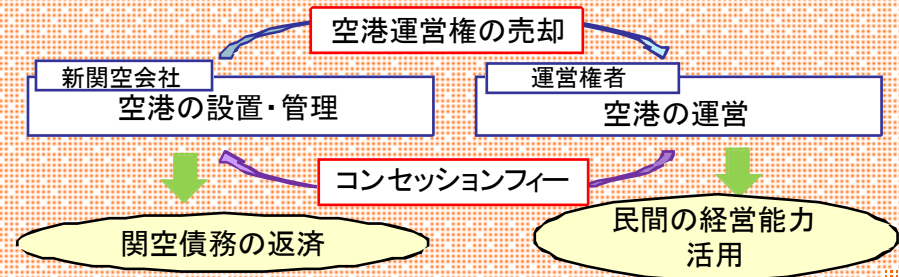
- 関空第1ターミナルの改修(免税店舗の増床等)(平成26年度末完成予定)
- 伊丹ターミナルビル会社(OAT)の完全子会社化(平成25年)

## 新関空会社中期経営計画(平成24年10月公表)における成長目標(平成26年度までの目標)

- ① 発着回数：23.1万回 ⇒ **30万回**
- ② 旅客数：2,677万人 ⇒ **3,300万人**
- ③ 貨物量：82.5万トン ⇒ **100万トン**
- ④ 売上：1,188億円 ⇒ **1,500億円**
- ⑤ EBITDA：426億円 ⇒ **605億円**

・数値は全て関空・伊丹の合計。  
 ・赤字の数値は平成26年度目標値。  
 ・黒字の数値は平成23年度実績値。  
 ・ただし、売上については、伊丹のみ平成22年度実績値。  
 ・EBITDAは営業利益+減価償却費で算出。

## 可能な限り速やかにコンセッションを実現



## 「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)の具体化

「PPP/PFIの活用については、我が国における独立採算型等のPFI事業の推進等を行うために…関西空港・伊丹空港等における取組が先行して進められている。」  
 「公共施設等運営権方式について、2016年度末までの3年間を集中強化期間に設定し、この期間内に達成すべき数値目標(空港6件、上水道6件、下水道6件、道路1件)を設定する。さらに2022年までの10年間で2~3兆円の事業規模を達成する目標を2016年度末までの3年間に前倒しする。」



# 空港経営改革の概要

## 空港経営改革の概要

**方向性** 地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

### 現状と課題

特別会計のプール管理のもとで全国一律の着陸料等

国が運営することにより地元感覚、経営感覚が不足

滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業で運営主体が分離

地元の意見・要望に基づく  
地方自治体と国による空港経営改革

地域の実情を踏まえた機動的な着陸料等設定

民間の知恵と資金の活用

航空系事業と非航空系事業の一体的経営

地域の実情を踏まえた民間による経営の一体化

災害対応等において国が適切に関与できる民間委託手法の採用

民活空港運営法の成立(H25.7.25施行)

### 期待される効果

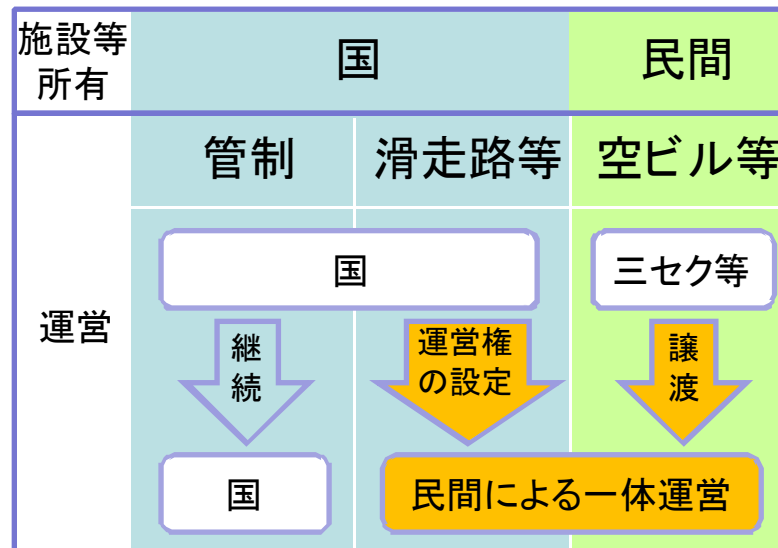
- 航空需要の拡大等による地域活性化
- 民間の資金と知恵等による利用者利便の向上
- 我が国の産業、観光等の国際競争力の強化

### 民間委託までのプロセス



### 民間委託手法

国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営



### 「日本再興戦略」改訂2014 中短期工程表(抜粋)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度~
公共施設等運営権等の民間開放	<p>通常国会</p> <p>・「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が成立(2013年6月)、同法に基づく基本方針を公布(2013年11月)</p> <p>・仙台空港特定運営事業等実施方針の公表(2014年4月)</p> <p>・仙台空港及び関西国際空港、大阪国際空港以外の国管理空港等における公共施設等運営権の活用について具体的に検討開始</p>	<p>概算要求 税制改正要望等</p> <p>仙台空港における公共施設等運営権者の公募・選定</p> <p>仙台空港における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始</p> <p>仙台空港及び関西国際空港、大阪国際空港以外の国管理空港等における公共施設等運営権の活用について具体的に検討</p>			

空港経営改革

国土交通大臣は、仙台空港において民間による運営等を実施するため、先般実施したマーケットサウンディングにおいて得られた民間事業者からの提案内容等を参考にしつつ、仙台空港特定運営事業等実施方針を定める(PFI法第5条第1項、民活空港運営法第5条第2項)。

## 本事業の概要

### ○ 目的

民間の資金・経営能力の活用による空港の一体的かつ機動的な経営を実現し、内外交流人口拡大等による東北地方の活性化を図る

### ○ 事業期間

最長65年間 (当初30年+オプション延長30年以内、不可抗力等による延長)

### ○ 事業方式

- ・ 国は、公募により運営権者を選定
- ・ 運営権者は、本事業の遂行のみを目的とするSPCとし、滑走路等の運営(着陸料の收受等)とターミナルビル等の運営を一体的に実施
- ・ 運営権者は、国から公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施、ビル会社の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を実施
- ・ 国は、運営権者から、運営権対価を收受

### ○ 料金設定及び費用の負担

運営権者は、着陸料等、旅客取扱施設利用料その他の収入を設定・收受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担【独立採算型PFI事業】

※ 国は着陸料等の料金施策に係る提案を積極的に評価する予定

### ○ 本事業の範囲

- ・ 空港運営等事業 (滑走路等の維持管理・運営、着陸料等の設定・收受等)
- ・ 空港航空保安施設運営等事業 (航空灯火等の維持管理・運営等)
- ・ 環境対策事業 (緑地帯その他の緩衝地帯の造成・管理等)
- ・ ビル・駐車場事業 (旅客・貨物ビル施設事業、駐車場施設事業)
- ・ その他 (応募者による提案業務(地域共生事業、空港利用促進事業)等)

## 運営権者の募集・選定

※スケジュールは現時点での想定であり、今後、変更があり得る

### ○ 宮城県によるビル株式売却先確認手続 (H26.7~12)

県が定める一定条件を満たす応募企業又は代表企業を3者以上選定

### ○ 国による優先交渉権者選定手続 (H26.12~H27.8)

- ・ 宮城県による確認手続を経ていること等、応募者が一定の参加資格要件(\*)を満たしているかを確認の上、優先交渉権者を選定  
(\*)その他、航空会社による出資比率規制等を設ける
- ・ 評価の客観性を担保するため、有識者等から構成される審査委員会を設置  
(国及び宮城県の代表各1名を含む数名を選任予定)
- ・ 地域活性化等の実現に資する者を総合的に判断のうえ優先交渉権者を選定  
(運営権対価は0円を上回るものとして提案を受け)
- ・ 優先交渉権者が設立したSPCと実施契約を締結、所要の引継ぎを実施

**⇒ 上記の各手続を経た上で、平成27年度中の運営委託開始を目指す**

# インフラシステム輸出の推進

日本再興戦略に位置づけられたインフラシステム輸出を強力に推進する。具体的には、**川上（構想段階）からの参画、トップセールスの展開、川下（管理・運営）への参入**まで官民一体となって推進する。我が国規格の**国際標準化**など**ソフトインフラ**も積極的に展開する。

## 「川上」からの参画・情報発信

官民一体となった**トップセールスの展開**や**案件形成**等の推進、**情報発信**の強化

- トップセールス等相手国政府とのハイレベル協議、セミナーの開催、相手国要人・政府行政官の招聘等を実施
- 構想段階から、官民連携による案件形成、コンソーシアム形成の支援、海外PPP協議会の開催等を実施
- 日本のインフラの優れた点を様々な国際会議の機会等を活用して情報発信



平成25年2月 高速鉄道セミナー



平成26年1月  
海外水インフラPPP協議会

## インフラ輸出に取り組む企業支援

我が国企業のインフラ輸出・海外進出を多角的に支援

- 川下(管理・運営)に進出する企業の事業リスク軽減のための支援:  
(株)海外交通・都市開発事業支援機構の設立等
- 民間企業からのトラブル相談窓口として「海外建設ホットライン」の設置や、事業監理セミナー等を実施
- 二国間対話等を通じたビジネストラブルの解決支援



平成24年2月 日・カンボジア  
安全・品質管理セミナー



平成23年10月  
合同現場見学会(ベトナム)

## ソフトインフラの展開

我が国の技術・システムの**国際標準化**や**相手国でのスタンダード獲得**等**ソフトインフラ**の海外展開

- 国際機関・標準化団体へ参画、我が国提案への賛同国増加に向けた働きかけ強化
- セミナー・研修開催、専門家派遣等を通じた日本規格のデファクトスタンダード化の普及・促進



平成23年11月  
IEC(国際電気標準会議)/TC9  
(鉄道用電気設備・システムに  
関する技術委員会) 総会



平成24年7月  
ISO(国際標準化機構)水  
のワークショップin神戸