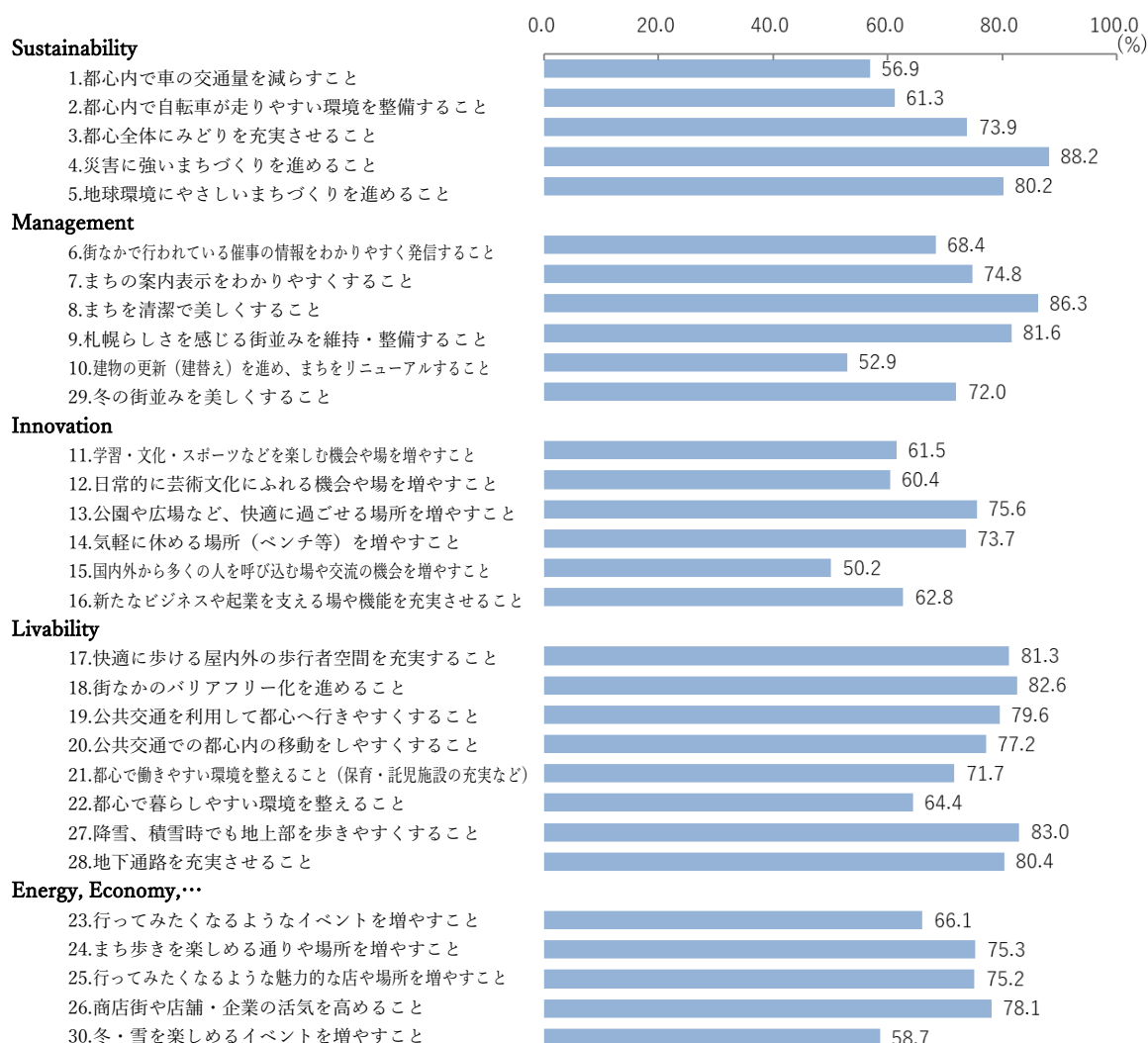


②今後の施策の必要性【単数回答】

各項目について、「必要」「どちらかといえば必要」の割合を合わせたものを以下に示す。

回答率が最も高いのは「4.災害に強いまちだと感じる」で88.2%、次いで「8.まちを清潔で美しくすること(86.3%)」、「27.降雪、積雪時でも地上部を歩きやすくすること(83.0%)」などの順となった。

逆に、回答率が最も低いのは「15.国内外から多くの人を呼び込む場や交流の機会を増やすこと」で50.2%、次いで「10.建物の更新(建替え)を進め、まちをリニューアルすること(52.9%)」、「1.都心内で車の交通量を減らすこと(56.9%)」などの順となっている。



③評価度と必要度の関係

都心の印象で「そう思う」「ややそう思う」を合わせた割合を『評価度』、今後進めていくべき都心での取組みの必要性で「必要」「どちらかといえば必要」を合わせた割合を『必要度』とし、両者の関係を次頁の表に整理した。

[評価度が高く、必要度も高い項目]

現状での評価が高く、今後も維持していくことが求められると考えられる項目

【Management】

「8.まち街が清潔で美しい (66.8%)」 / 「8.まちを清潔で美しくすること (86.3%)」

[評価度が高く、必要度が低い項目]

現状での評価が高く、新たな取組みに対するニーズは他の項目に比べ高くないと考えられる項目

【Management】

「10.建物の更新（建替え）が進んでいる (75.5%)」 / 「10.建物の更新（建替え）を進め、まちをリニューアルすること (52.9%)」

[評価度が低く、必要度が高い項目]

取組みを推進していくことで、評価度を上げていく必要があると考えられる項目

【Sustainability】

「4.災害に強いまちだと感じる (23.1%)」 / 「4.災害に強いまちづくりを進めること (88.2%)」

【Livability】

「18.バリアフリー化が進んでいる (37.3%)」 / 「18.街なかのバリアフリー化を進めること (82.6%)」

「27.降雪、積雪時でも地上部が歩きやすい (27.2%)」 / 「27.降雪、積雪時でも地上部を歩きやすくすること (83.0%)」

[評価度が低く、必要度も低い項目]

現状での評価は低いが、新たな取組みに対する市民ニーズも他の項目に比べ高くないと考えられる項目

【Sustainability】

「1.都心内で車の移動がしやすい (26.2%)」 / 「1.都心内で車の交通量を減らすこと (56.9%)」

「2.都心内で自転車の移動がしやすい (28.8%)」 / 「2.都心内で自転車が走りやすい環境を整備すること (61.3%)」

【Innovation】

「12.日常的に芸術文化にふれる機会や場が多い（38.6%）」／「12.日常的に芸術文化にふれる機会や場を増やすこと（60.4%）」

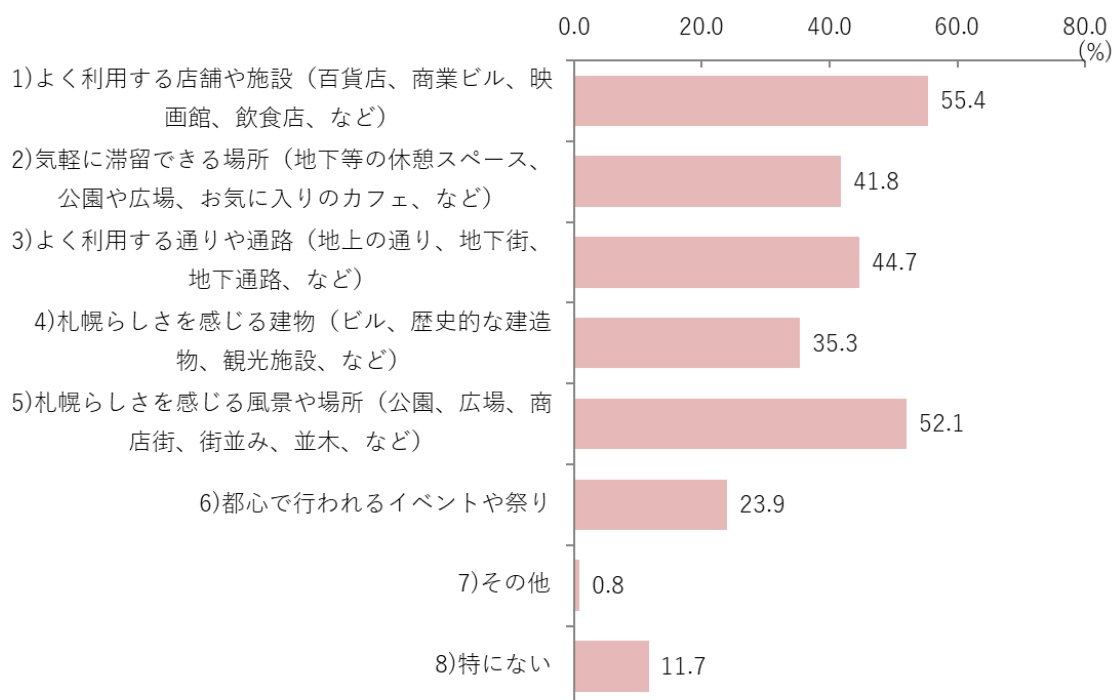
	現状の評価度		施策の必要度	
Sustainability	1.都心内で車の移動がしやすい	26.2	56.9	1.都心内で車の交通量を減らすこと
	2.都心内で自転車の移動がしやすい	28.8	61.3	2.都心内で自転車が走りやすい環境を整備すること
	3.みどりが豊かにある	55.1	73.9	3.都心全体にみどりを充実させること
	4.災害に強いまちだと感じる	23.1	88.2	4.災害に強いまちづくりを進めること
	5.地球環境にやさしいまちだと感じる	24.5	80.2	5.地球環境にやさしいまちづくりを進めること
Management	6.街なかで行われているイベント・催事の情報がわかりやすく、入手しやすい	47.2	68.4	6.街なかで行われているイベント・催事の情報をわかりやすく発信すること
	7.まちの案内表示がわかりやすい	50.1	74.8	7.まちの案内表示をわかりやすくすること
	8.まちが清潔で美しい	66.8	86.3	8.まちを清潔で美しくすること
	9.札幌らしさを感じる街並みがある	75.1	81.6	9.札幌らしさを感じる街並みを維持・整備すること
	10.建物の更新（建替え）が進んでいる	75.5	52.9	10.建物の更新（建替え）を進め、まちをリニューアルすること
	29.冬の街並みが美しい	62.9	72.0	29.冬の街並みを美しくすること
Innovation	11.様々な学習・文化・スポーツなどを楽しむ機会や場が多い	45.2	61.5	11.学習・文化・スポーツなどを楽しむ機会や場を増やすこと
	12.日常的に芸術文化にふれる機会や場が多い	38.6	60.4	12.日常的に芸術文化にふれる機会や場を増やすこと
	13.公園や広場など、快適に過ごせる場所が多い	65.0	75.6	13.公園や広場など、快適に過ごせる場所を増やすこと
	14.気軽に休める場所（ベンチ等）が多い	51.3	73.7	14.気軽に休める場所（ベンチ等）を増やすこと
	15.国内外から多くの人が集まり交流が生まれている	47.7	50.2	15.国内外から多くの人を呼び込む場や交流の機会を増やすこと
	16.新たなビジネスや企業が生まれている	30.4	62.8	16.新たなビジネスや起業を支える場や機能を充実させること
Livability	17.快適に歩きやすい	70.9	81.3	17.快適に歩ける屋内外の歩行者空間を充実すること
	18.バリアフリー化が進んでいる	37.3	82.6	18.街なかのバリアフリー化を進めること
	19.公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）を利用して都心へ行きやすい	75.5	79.6	19.公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）を利用して都心へ行きやすくすること
	20.都心内を移動するための公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）が充実している	68.5	77.2	20.公共交通（地下鉄、電車、バス、タクシーなど）での都心内の移動をしやすくすること
	21.働きやすい、働きやすそう	48.9	71.7	21.都心で働きやすい環境を整えること（保育・託児施設を充実させることなど）
	22.暮らしやすい、暮らしやすそう	60.1	64.4	22.都心で暮らしやすい環境を整えること
	27.降雪、積雪時でも地上部が歩きやすい	27.2	83.0	27.降雪、積雪時でも地上部を歩きやすくすること
	28.降雪、積雪時でも地下通路が整備されていて、移動しやすい	72.8	80.4	28.地下通路を充実させること
Energy, Economy,...	23.四季折々のイベントや祭りが多い	71.9	66.1	23.行ってみたくなるようなイベントを増やすこと
	24.まち歩きを楽しめる通りや場所が多い（買い物、飲食、休憩できるなど）	70.4	75.3	24.まち歩きを楽しめる通りや場所を増やすこと
	25.行ってみたくなるような魅力的な店や場所が集まっている	57.7	75.2	25.行ってみたくなるような魅力的な店や場所を増やすこと
	26.商店街や店舗・企業などの活気やにぎわいが感じられる	49.7	78.1	26.商店街や店舗・企業の活気を高めること
	30.冬・雪を楽しめるイベントが多い	57.4	58.7	30.冬・雪を楽しめるイベントを増やすこと

※平均値（評価度 52.7、必要度 71.8%）より 10%以上高い値は赤(10%以上)、低い値は青で表記

④都心で今後も大事にしたいもの【複数回答、回答数制限なし】

都心で今後も大事にしたいと思うものについて、「特にない」の回答率は 11.7%となり、9割ほどの市民が、何らかの“大事にしたいもの”を回答した。

回答率が最も高いのは「よく利用する店舗や施設」で 55.4%、次いで「札幌らしさを感じる風景や場所（52.1%）」、「よく利用する通りや通路（44.7%）」などの順となった。

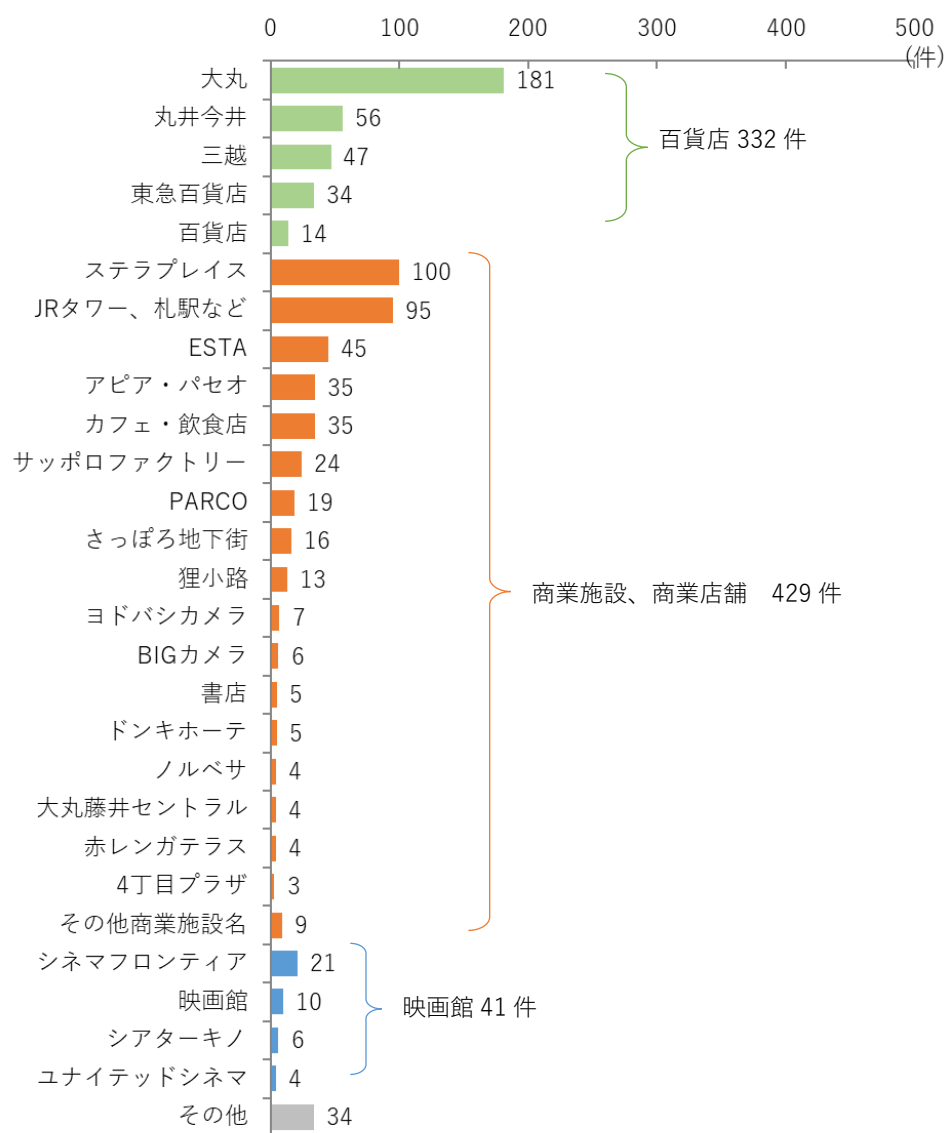


(自由記述内容)

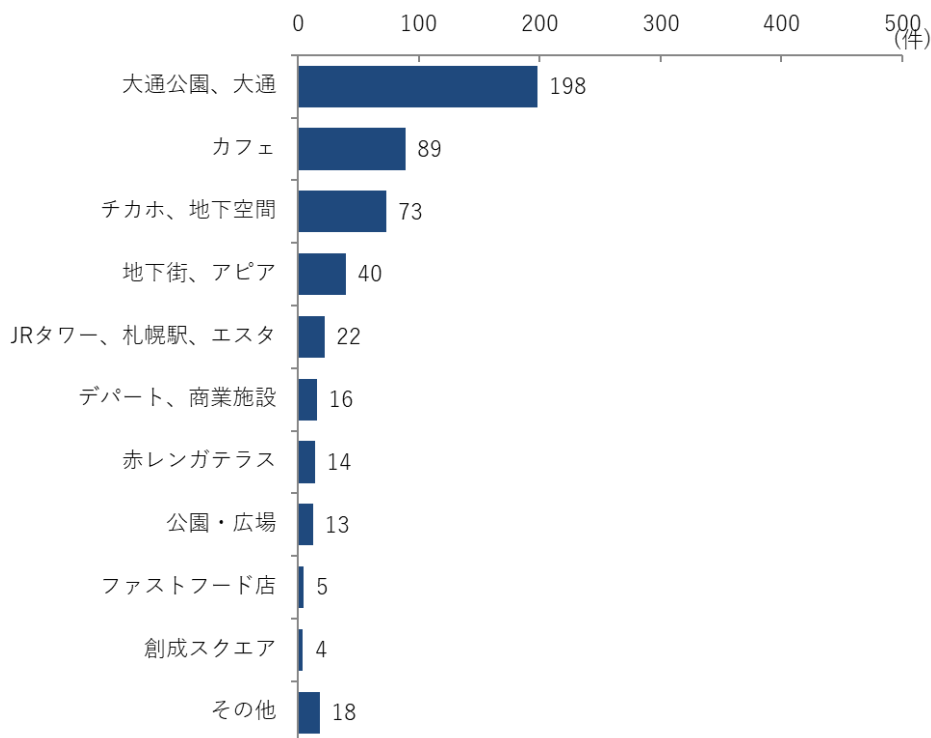
ア よく利用する店舗や施設 (百貨店、商業ビル、映画館、飲食店、など)

「大丸」の件数が最も多く 181 件、次いで「ステラプレイス (100 件)」、「JR タワー、札幌駅 (95 件)」と、札幌駅周辺の百貨店・商業施設が多くあげられた。

全体では、『商業施設、商業店舗』が 429 件、『百貨店』が 322 件、『映画館』が 41 件となった。

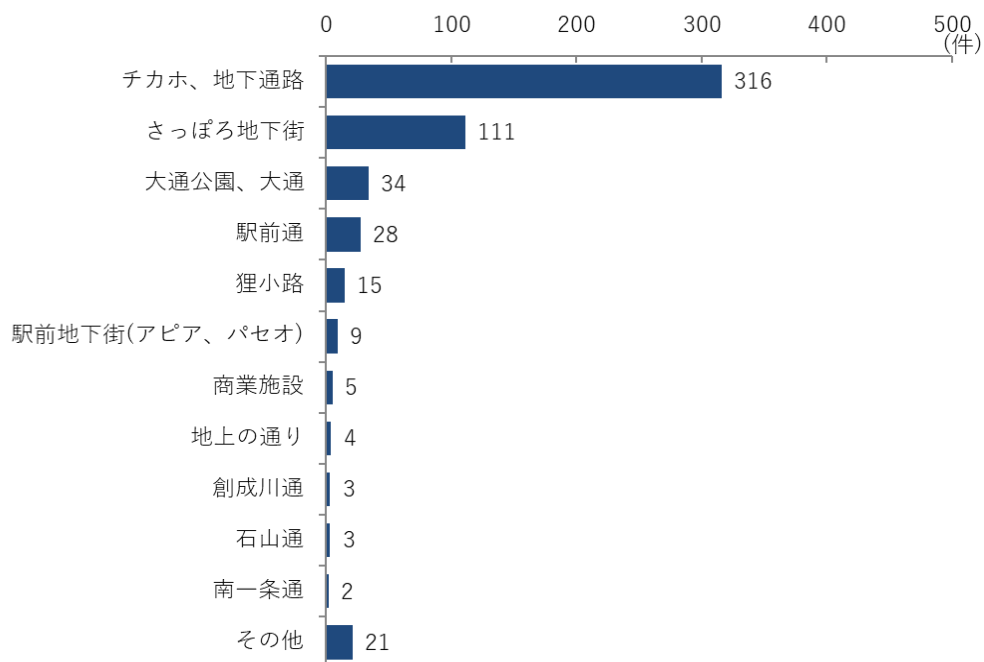


イ 気軽に滞在できる場所（地下の休憩スペース、公園や広場、お気に入りのカフェ、など）
「大通公園、大通」が最も多く 198 件、次いで「カフェ（89 件）」（※店舗名の記入の有無はまとめて整理）、「チカホ、地下空間（73 件）」などの順となった。



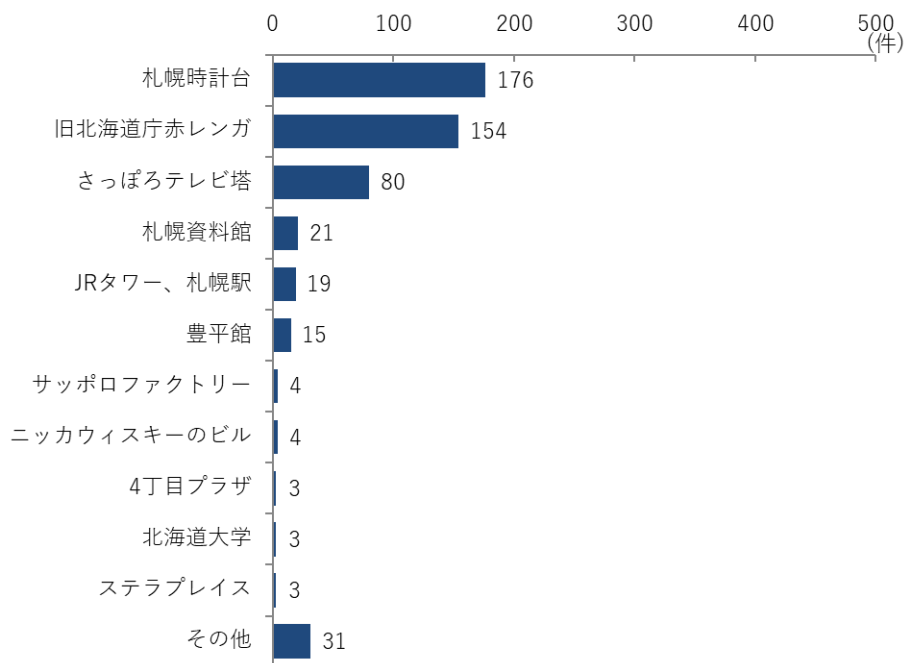
ウ よく利用する通りや通路（地上の通り、地下街、地下通路、など）

「チカホ、地下通路」が最も多く 316 件、次いで「さっぽろ地下街（111 件）」、「大通公園、大通（34 件）」などの順となった。



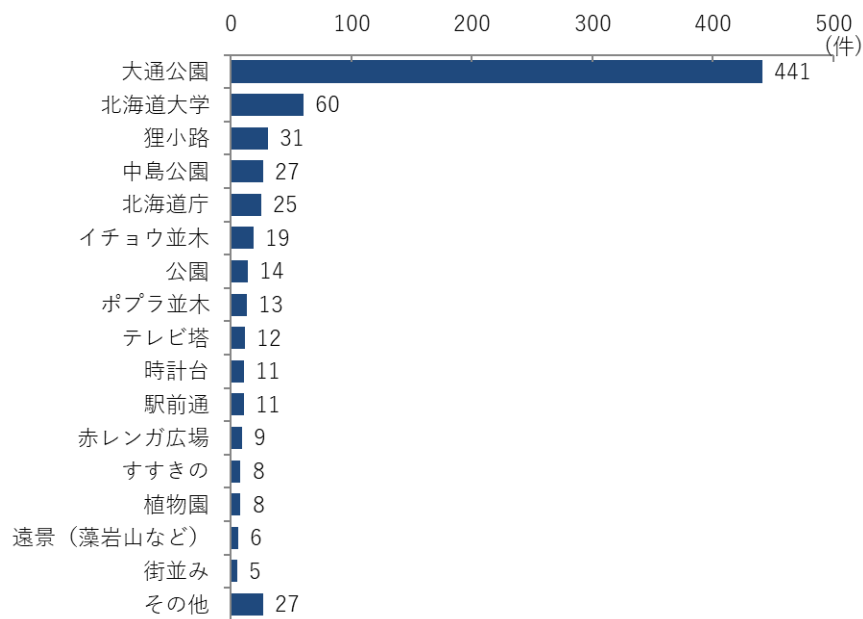
エ 札幌らしさを感じる建物（ビル、歴史的な建造物、観光施設、など）

「札幌時計台」が最も多く 176 件、次いで「旧北海道庁赤レンガ（154 件）」、「さっぽろテレビ塔（80 件）」などの順となった。



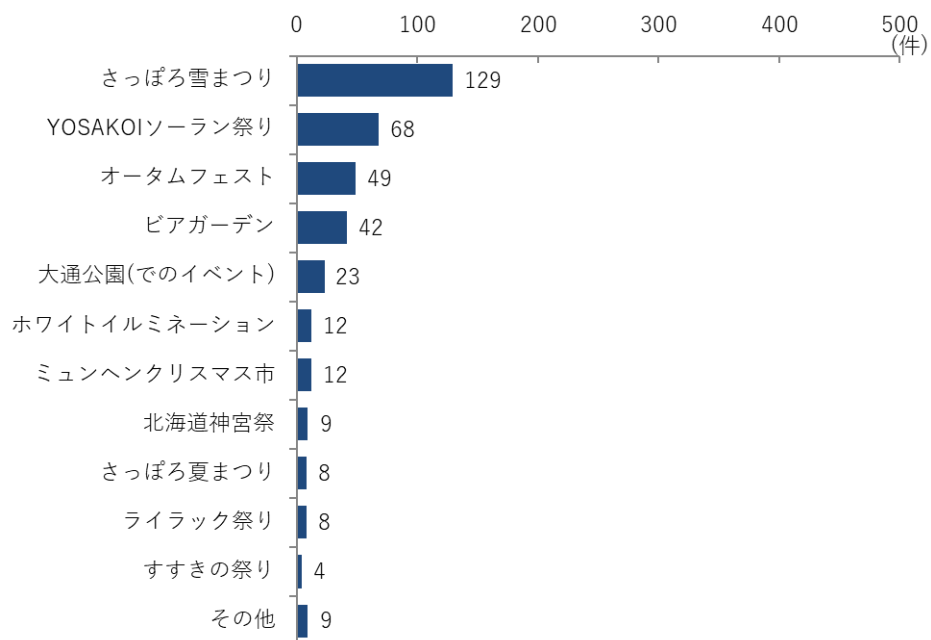
オ 札幌らしさを感じる風景や場所（公園、広場、商店街、街並み、並木、など）

「大通公園」が最も多く 441 件、次いで「北海道大学（60 件）」、「狸小路（31 件）」などの順となった。



カ 都心で行われるイベントや祭り

「さっぽろ雪まつり」が最も多く129件、次いで「YOSAKOIソーラン祭り（68件）」、「オータムフェスト（49件）」などの順となり、大半が大通公園で行われているものだった。

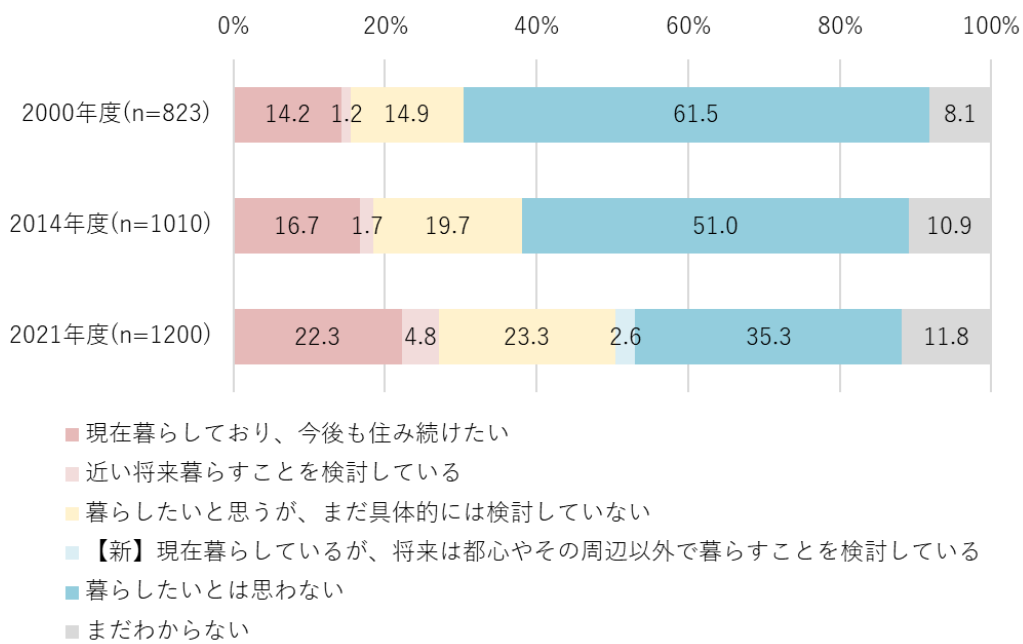


4) 都心居住

①都心居住への関心（過年度調査比較）【単数回答】

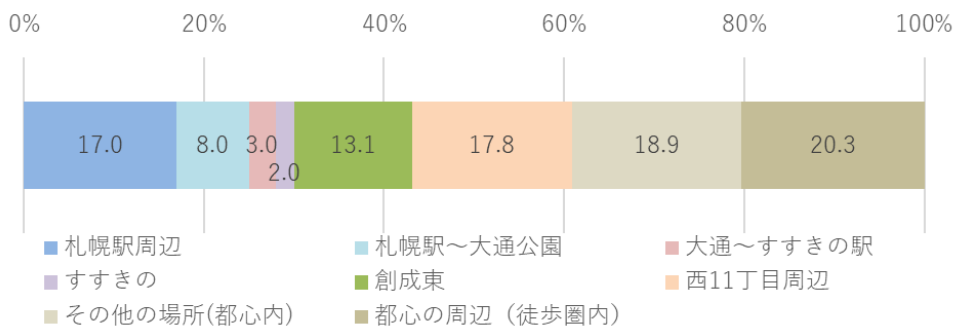
「現在暮らしており、今後も住み続けたい」、「近い将来暮らすことを検討している」、「暮らしたいと思うが、まだ具体的には検討していない」の割合はいずれも過年度調査と比べて増加傾向にあり、都心居住を志向する人の割合は合わせて過半数となった。

また、「暮らしたいとは思わない」の割合は35.3%と、過年度調査に比べ大幅に減少している。



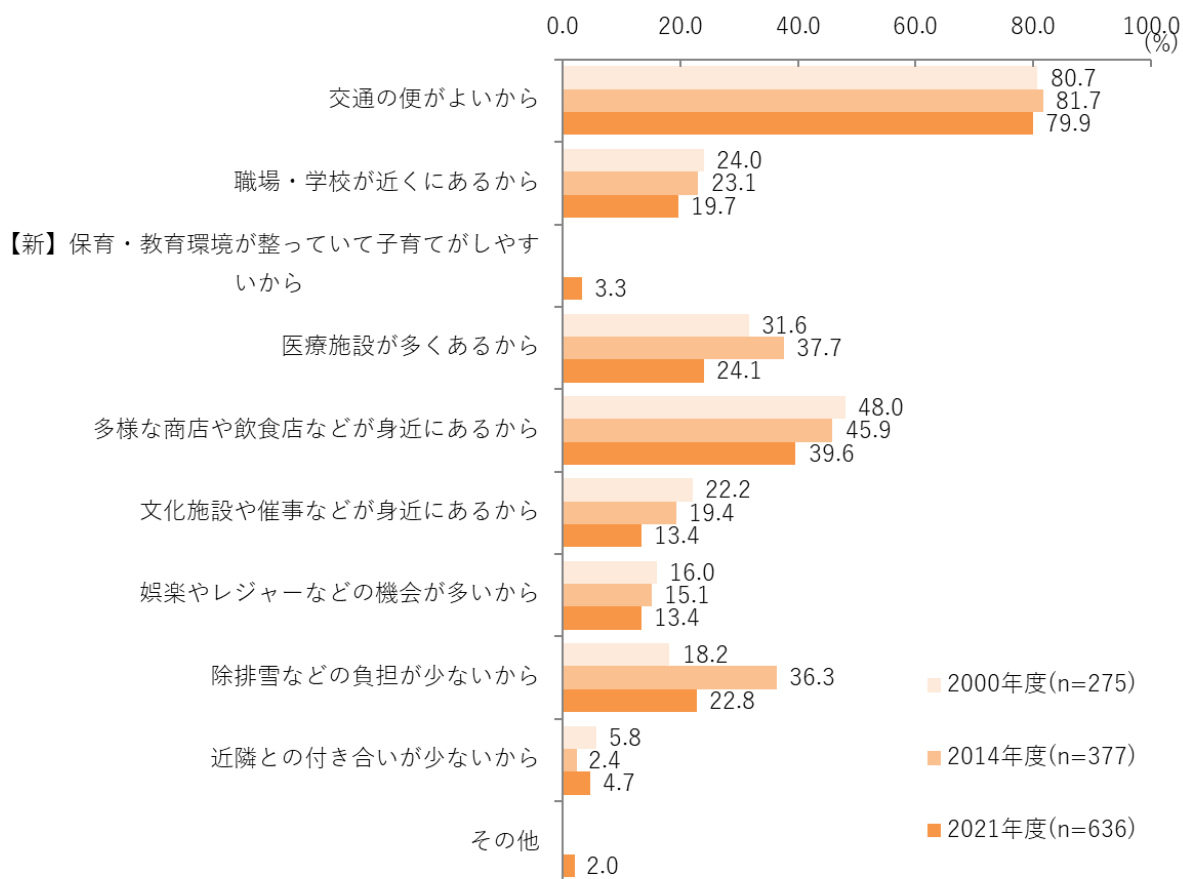
②暮らしたい場所【単数回答】

暮らしたい又は暮らし続けたい場所は、「都心の周辺（徒歩圏内）」が最も高く20.3%、次いで「その他の場所（18.9%）」、「西11丁目周辺（17.8%）」などの順となった。



③都心居住の魅力（過年度調査比較）【複数回答、3つまで】

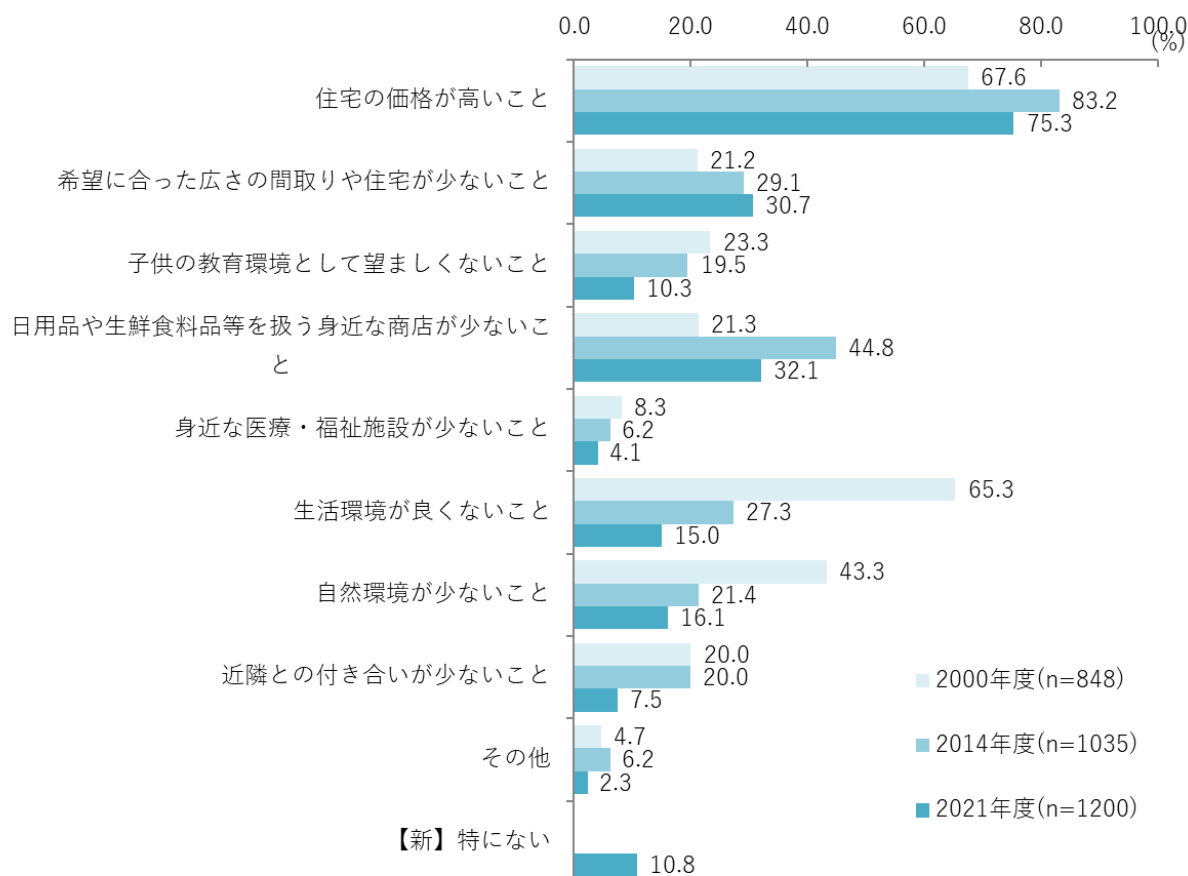
回答率が最も高いのは過年度調査と変わらず「交通の便がよいから」で79.9%、次いで「多様な商店や飲食店などが身近にあるから(39.6%)」、「医療施設が多くあるから(24.1%)」などの順となった。上位3項目の順位は、過年度調査から変わっていない。



④都心居住の欠点・不安（過年度調査比較）【複数回答、回答数制限なし】

回答率が最も高いのは過年度調査と変わらず「住宅の価格が高いこと」で75.3%、次いで「日用品や生鮮食品等と扱う身近な商店が少ないこと（32.1%）」、「希望に合った広さや間取りの住宅が少ないこと（30.7%）」などの順となった。

「生活環境がよくないこと」「自然環境が少ないこと」「子どもの教育環境として望ましくないこと」は、いずれも大幅な減少がみられる。



III

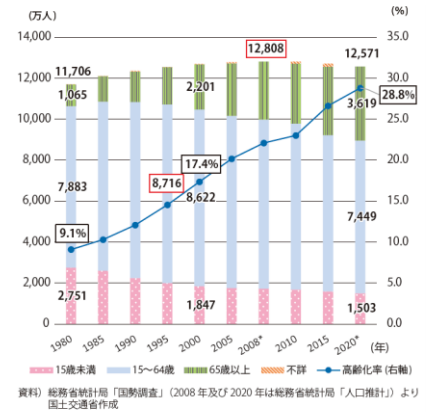
都市施策の今日的潮流と札幌都心における可能性

1 都市施策の今日的潮流

1-1 日本及び都市を取り巻く社会経済情勢の変化 (R3国土交通白書より)

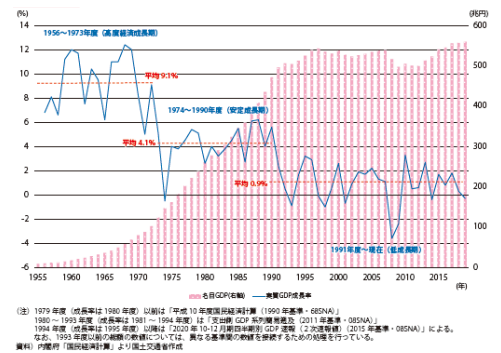
①人口構造の変化

- ・日本の総人口は戦後から増加が続いていたが、2008年(平成20年)の1億2,808万人をピークに減少に転じ、2020年10月現在では1億2,517万人となっている。
- ・生産年齢人口は1995年の8,716万人をピークに減少に転じ、2019年には7,449万人まで減少している。
- ・65歳以上人口は増加が続いており、2019年には3,619万人、65歳以上人口が総人口に占める割合(高齢化率)も28.8%まで上昇し、人口減少、超高齢社会の局面に突入している。



②経済成長の停滞

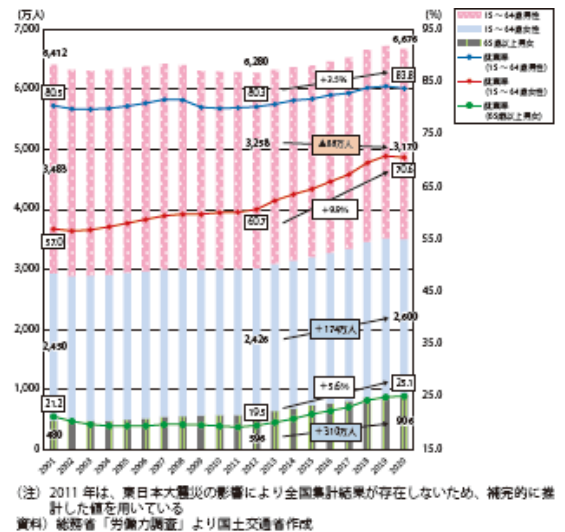
- ・我が国の実質 GDP 成長率を見ると、「高度経済成長期」「安定成長期」「低成長期」へと移り変わるにつれて、平均9%台、4%台、1%台へと段階的に低下しており、1990年代初頭のバブル経済崩壊以降、低成長を続けている。
- ・上述のとおり、人口減少・高齢化に併せ、今後も生産年齢人口の減少が想定される。より少ない生産年齢人口で持続的な経済成長を実現するには、労働生産性の向上が非常に重要であるが、我が国の労働生産性は世界と比較して低いのが現状である。



③ダイバーシティの進展とライフスタイルの変化

●働き手の多様化

- ・日本の就業者数は近年増加傾向にあり、2020年には6,676万人となっている。
- ・生産年齢人口減少に反し就業者数が増加しているのは、女性や高齢者の就業率の上昇に起因する。
- ・生産年齢人口のうち、男性の就業率は過去20年で3.3%上昇に留まり、就業者数では313万人減少しているのに対し、女性の就業率は13.6%上昇し70.6%を占め、就業者数では150万人増加となっている。これは共働き世帯の増加も意味している。



る。

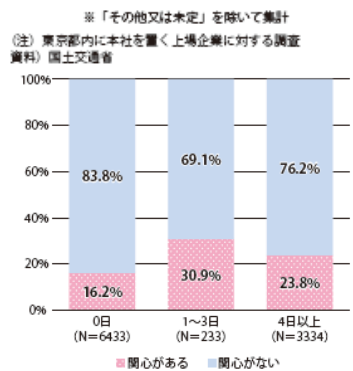
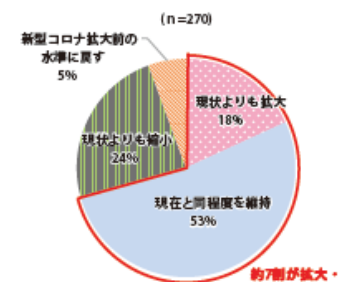
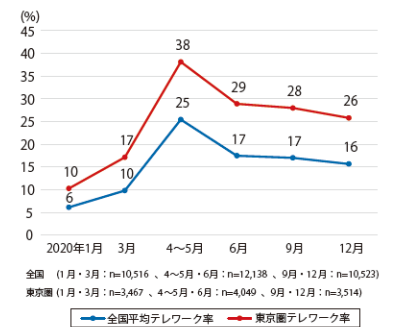
- ・さらに、高齢者の就業率は、3.9%上昇の25.1%、就業者数は426万人の増加となっているこのように、働き手の多様化が進展している。

●モノ志向からコト志向への変化

- ・生活水準の向上、情報通信環境の進歩、グローバル化の進展等を通じ、豊かさに関する意識の変化、モノからコトへの志向の変化が生じている。
- ・例えば、シェアハウス、シェアオフィス等の台頭、シェアリングエコノミーやサブスクリプションサービス（定額利用サービス）などに代表されるように、モノの「所有」ではなく「利用」を通じて価値を得るサービスの普及である。
- ・「利用」に関する様々なプラットフォームが普及し、映像や音楽、書籍などがデジタル化していることから、「所有から利用」の傾向は今後も継続すると考えられる。

●働き方の変化

- ・昨今の新型コロナウイルス感染症への危機感の高まりは全国的な就業環境への意識の変化を引き起こした。
- ・全国の就業者のうち、2020年4～5月時点でテレワークを利用していた人の割合は25%まで上昇し、12月には16%となっている。
- ・4～5月の大幅な上昇は、緊急事態宣言の発出による一時的なものだったが、その後も引き続き3月よりも高い利用率であり、ある程度テレワークが定着してきているものと思われる。
- ・コロナ禍収束後も見据えた今後のテレワーク利用方針に係る企業アンケートの結果では、拡大が18%、維持が53%で、拡大・維持が7割を占め、今後もテレワークによる働き方の多様化の継続が予測される。
- ・また、国民意識調査によると、ワーケーション・ブレジャーに対する関心度はコロナ禍前は8.1%だったのに対し、現在は19.1%、さらにテレワーク経験者の方がワーケーション・ブレジャーへの関心が高く、テレワーク普及により働き方・住まい方等の多様化が加速すると見込まれる。



④まちづくりの担い手の台頭

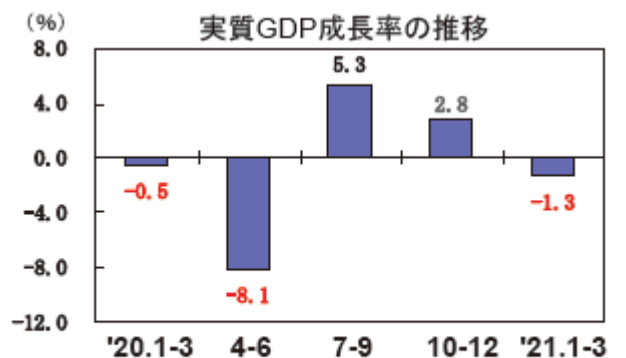
●エリアマネジメントの概念の普及に伴う活動主体の顕在化

- ・近年、都市開発やまちづくりの文脈において、単に開発を推し進め、都市機能の強化、ハードの高度化・高次化を図るのみではなく、構築したストックの維持管理や価値の最大発揮に資する活用・運営の必要性が説かれ、「エリアマネジメント」という概念が普及している。
- ・エリアマネジメントとは、地域の価値を維持・向上させ、また新たな地域価値を創造するための、市民・事業者・地権者などによる絆をもとに行う主体的な取り組みとその組織、官民連携の仕組みづくりのことである。
- ・国土交通省も「エリアマネジメント推進マニュアル」を発行するほか、2016年には全国エリアマネジメントネットワークが設立されるなど、全国で数多くのエリアマネジメント団体が発足し、コミュニティの持続的自治活動、歴史文化資源の保全、観光まちづくり等のテーマに関連した活動、都市開発と連携したストックマネジメント、都市再生推進法人等による公共空間の活用、プレイスメイキング等の多様なエリアマネジメントの取組が進展している。

1-2 都市が直面する危機

①新型コロナウイルス感染症

- ・新型コロナウイルス感染症は 2019 年 12 月に中国湖北省武漢市で感染者が報告されて以降、世界中に急速に感染拡大し、2021 年 1 月には累計の感染者数が 1 億人を超えた。各国では、感染拡大防止のためロックダウンなど人の動きを抑制しており、これにより、各国の経済面でも大きな影響が出ている。
- ・2020 年 1 月 15 日に国内で初めての感染者が確認されて以降、感染が拡大し国民の生命・身体に大きな被害を与えている。
- ・また、経済面においても、GDP が比較可能な 1994 年以降最低の下がり幅を見せるなど大きな打撃を受け、スペイン風邪(1918-1920)以来の大規模なパンデミックであり、多くの人々が未経験であることから、その影響は重大なものとなっている。
- ・国内においては、緊急事態宣言や外出自粛要請を受け、小売施設や公共交通機関、国内観光流動等において人出が大幅に減少した。
- ・国土交通分野においては、観光、運輸・交通業界において多大な影響が見られる。
- ・水際対策の強化により、出入国者数は大幅に減少し、2020 年 1 月までは前年同月比で 99%の出入国者数があったが、4 月以降には 1%程度と、国際的な往来がほぼ皆無となった。国際的な往来の減少は、インバウンド、技術者の往来、国際的な商談等の減少につながり、日本経済へ大きな影響を与えている。
- ・実質 GDP 成長率は、2020 年 4-6 月期は前期比-8.1%と比較可能な 1994 年以降最低の下げ幅を記録した。内閣府によると、民間需要の動向として、「外食、旅客輸送、娯楽サービス、宿泊等が減少に寄与」、輸出入の動向として、「旅行(訪日外国人の国内消費)等が減少に寄与」したとみられると発表されている。この下げ幅は、リーマンショックの影響が見られた 2009 年 1-3 月期における前期比-4.8%よりもずっと大きく、今回の影響の大きさがわかる。
- ・運輸部門においては、観光利用者数の激減に伴い、航空、海運、鉄道、観光バス等の輸送業における運送収入が 50~90%の減少という極めて厳しい状況に陥っている。

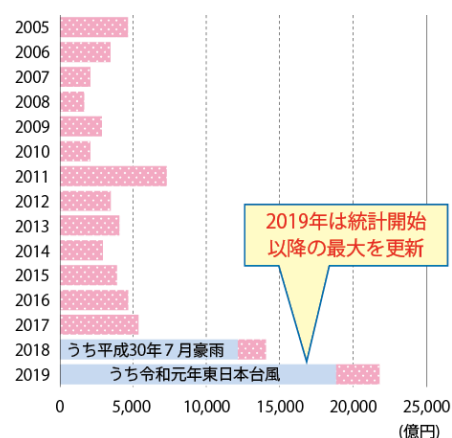
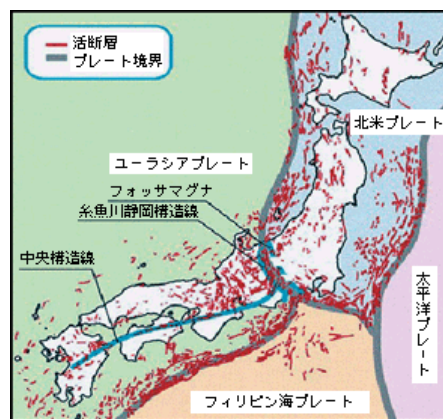


(注) 実質 GDP 成長率 (季節調整済前期比)

資料) 内閣府「2021 年 1~3 月期四半期別 GDP 速報 (1 次速報値)」

②災害の激甚化・頻発化

- ・我が国は、地形・地質・気象等の国土条件により、従来から自然災害による甚大な被害に見舞われてきた。四方を海で囲まれ、海岸線が長く複雑であるため、地震の際は津波による被害が発生しやすい。
- ・また、国土の中央を脊梁山脈が縦貫していることにより、ヨーロッパやアメリカの河川に比べると全体の長さが非常に短く急勾配で、大雨に見舞われると河川流量が増加し洪水等の災害が起こりやすい。
- ・さらに、山地が多いため、可住地は平地や盆地など国土のおよそ30%しかなく、東京や大阪は、河川水位より低い所に位置しているため、洪水時には被害が大きくなりやすい。
- ・加えて、日本列島には多くの活断層やプレート境界が分布しているため、世界の大規模地震（マグニチュード6以上）の約2割が発生する地震多発国でもある。
- ・近年では豪雨災害が激甚化・頻発化し、各地で甚大な被害が発生している。例えば、2019年の水害被害額は、全国で約2兆1,800億円となり、1年間の津波以外の水害被害額が統計開始以来最大となった。



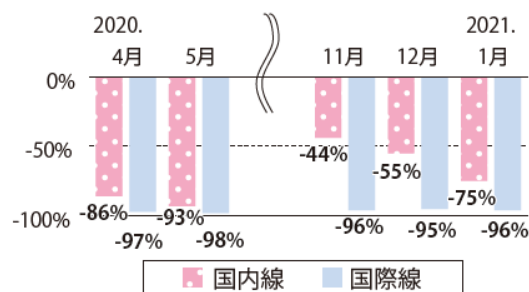
1-3 危機による変化の加速と課題等の顕在化

- ・現在直面する2つの危機（新型コロナウイルス感染症、災害の激甚化・頻発化）は、我が国の社会と環境に対し、これまでの変化を加速化し、課題等を顕在化させている。
- ・こうした都市的課題について、令和3年度国土交通白書においては、①社会の存続基盤の維持困難化、②災害リスクの増大や老朽化インフラの増加、③多様化を支える社会への変革の遅れ、④デジタルトランスフォーメーション（DX）の遅れと成長の停滞、⑤地球温暖化の進行の5つの観点から整理されている。

（1）社会の存続基盤の維持困難化

①公共交通への深刻な影響

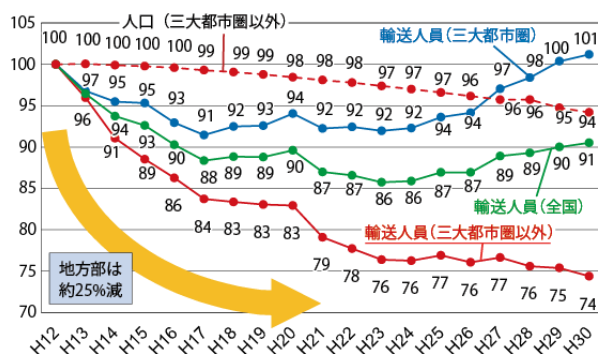
- ・公共交通のうち航空、高速バス等の長距離輸送交通は、国外及び地域外との対流・交流を生む、観光業等様々な産業の基盤であり、社会の重要な存続基盤である。
- ・コロナ禍における外出抑制、国際的往来制限等の実施により、人流の減少、インバウンドの消失などの経営環境の激変が生じている。特に航空業においては、大幅な利用者減から経営環境が悪化し、非常に深刻な状況となっている。
- ・国内線の2020年の輸送人員については、緊急事態宣言が発出された5月は前年同月比で93%減少、Go To トラベル事業の効果等で11月は前年同月比44%減まで回復したものの、2021年1月には75%減少と、非常に大きな影響を受けている。さらに、国際線に至っては、2020年4月以降95%以上減少しており、非常に大きな影響を受けている。
- ・また、高速バス、新幹線等の長距離輸送についても、コロナ禍により利用者が大きく減少しており、深刻な状況である。
- ・現在の状況はコロナ禍における突発的な影響によるものであるが、運輸業界においては過大なインパクトを及ぼし、このままでは事業の維持が困難になるおそれがある。社会の存続基盤である航空等の長距離輸送交通を維持するため、コロナ禍による影響を乗り越えるための対策が必要である。



②地域公共交通への影響

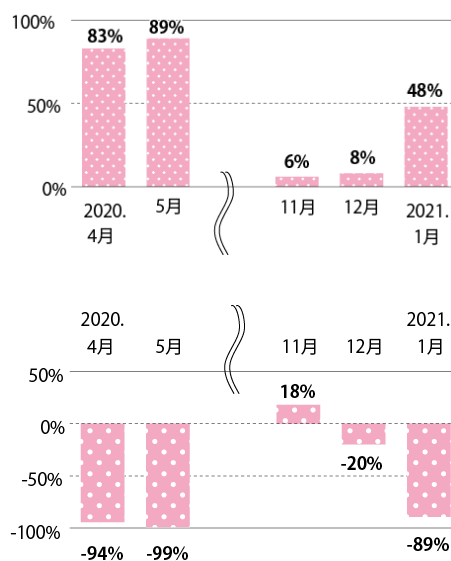
- ・路線バス等の地域公共交通は、医療、福祉、買い物、教育など、地域生活を支えるとともに、地域外からの来訪者の移動を支える手段であり、地域の存続基盤として特に重要である。

- ・しかし、地域公共交通の経営は非常に厳しい状況にあり、地域公共交通の代表格である乗合バスについて見ると、コロナ禍以前の2019年において、全国のバス事業者のうち約7割が赤字であり、特に地方圏のバス事業者は約9割が赤字である。
- ・輸送人員の変化について見ると、3大都市圏以外については平成12年から大きく減っており、厳しい状況であることがわかる。この輸送人員の減少には、地方圏における人口減少と都市集中の進行が要因であると考えられる。
- ・このような状況に加え、コロナ禍に伴う外出抑制、生活行動の変化等の影響から、地域公共交通は、利用者がさらに減少し、極めて深刻な状況に陥っており、コロナ禍収束後にあっても、輸送人員はコロナ禍以前と同等には回復しない可能性が見込まれ、存続に向けた公共の支援が必要とされている。



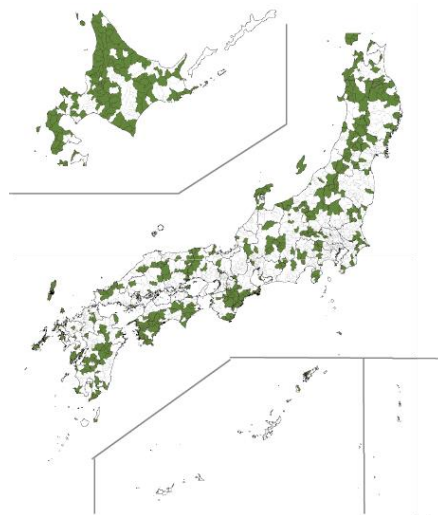
③観光業への深刻な影響

- ・観光業は、旅行業、交通産業、宿泊業、飲食産業、アミューズメント産業、土産品産業、旅行関連産業等幅広い分野を包含した、日本経済に与える影響が非常に大きい産業である。
- ・地域レベルでも、地域外との対流・交流を生むとともに、地域外から利益を得て地域経済を支える産業として重要であり、日本及び地域にとっての存続基盤である。
- ・コロナ禍における「新しい生活様式」への転換や国際的な往来の制限等により、観光客数の減少など大きな影響を受け、特に、毎年増加していた外国人旅行者は、ほぼ皆無となっている。
- ・宿泊業については、予約状況が2019年同月比で7割以上減少したと回答した事業者の割合は、緊急事態宣言が発出された5月は89%とほとんどの事業者に極めて大きな打撃を与えた。
- ・旅行業の予約状況は緊急事態宣言が発出された5月は前年同月比で99%減少、Go To トラベル事業の効果等で11月は前年同月比+18%まで回復したものの、2021年1月には89%減少と、非常に大きな影響を受けている。



④地域の生活サービスの維持困難化

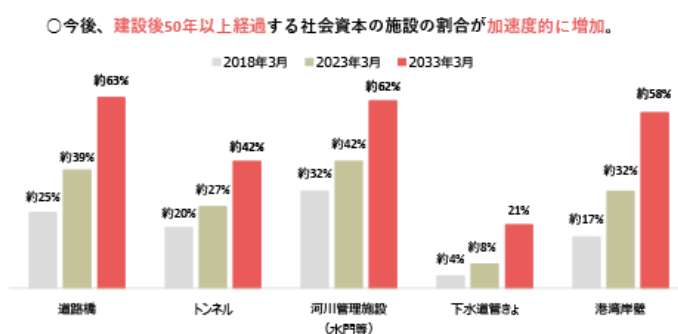
- ・人口減少・高齢化の深刻化、さらに、人口や機能の都市部への集中は、地方都市において大きな影響を与えており、生活に必要なサービスの存続、ひいては地域の存続自体が困難となるものと懸念されている。
- ・2050年の市町村別人口推計値を見てみると、全市町村の約3割が2015年の人口の半数未満の規模になると予測され、特に中山間地域等においてこの現象が顕著になるものとみられる。
- ・医療・福祉サービス、商業、教育サービス、防災体制など、生活必需サービスの維持には、一定の人口規模とアクセスのための公共交通基盤が必要だが、人口減少が地域の存続基盤と言える生活必需サービスの維持を困難化している。



(2) 災害リスクの増大や老朽化インフラの増加

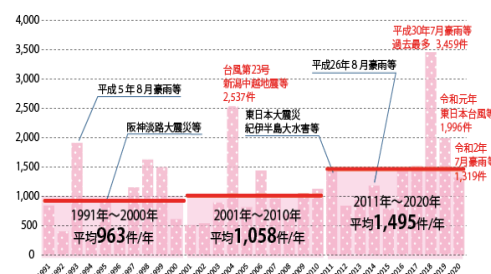
①社会資本の老朽化

- ・国民の安全・安心や社会経済活動の基盤となるインフラの機能維持の上では、適切かつ定常的な管理が必須となる。しかし、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設が加速度的に増加する見込みであり、老朽化に伴う不具合の発生が懸念されている。
- ・同じく、防災・減災に重要な役割を果たすインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、様々なインフラの老朽化が急速に進展する状況下で計画的かつ適切な維持管理・更新が必要となる。

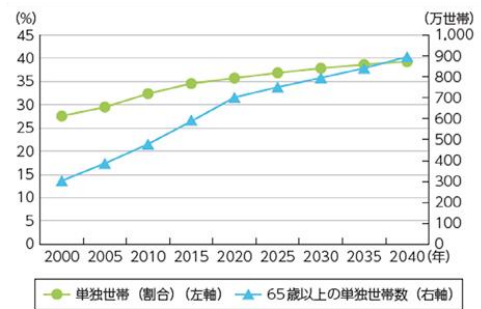
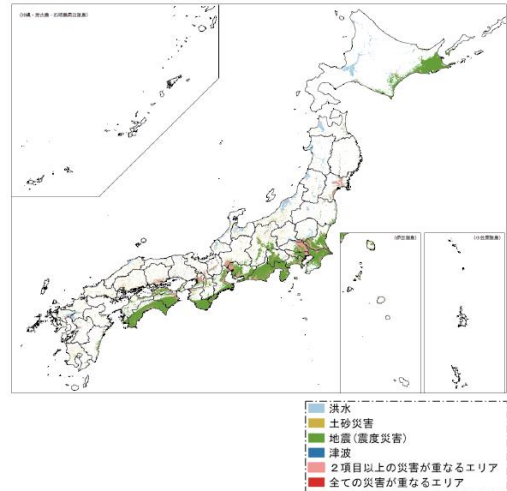


②自然災害の激甚化・頻発化に係る課題の顕在化

- ・近年、自然災害等の激甚化・頻発化に伴い、気候変動、人口・都市機能、人口・世帯構造等に係る課題が顕在化している。
- ・一つには地球規模での気候変動の影響である。2019年には東日本台風での災害を含む1,996件、2020年には1,319件と、多くの土砂災害が発生している。
- ・このような水災害の激甚化・頻発化の背景には、地球温暖化の進行があるとされ、気温の長期的な上昇傾向とともに、大気中の水蒸気量も長期的に増加傾向であることが寄与したと考えられている。このため、水災害の激甚化・頻発化に対応した防災・減災対策とともに、防災・減災の観点からも地球温暖化対策が必要とされる。



- ・二つ目には、都市への機能・人口の集中に伴う課題である。自然災害リスクがあると想定されるエリアの面積は国土全体の21.5%となっている。かつ、こうしたエリアに居住する人口の総人口に対する割合は67.7%を占め、2050年にはその割合が70.5%まで増加すると予測されている。
- ・また、上場企業の本社が東京圏へ集中するなど、災害リスクの高い地域への企業活動の過度な集中が継続している。災害リスクの高い地域に人口・機能が集中している状態は、災害による被害の甚大化を招きその軽減策が必要とされる。
- ・三つ目は、人口・世帯構造に係る課題である。全国的な高齢化は地域コミュニティの基盤を揺るがし、地域活動を弱体化させ、災害時への対応力を低下させる。
- ・近年、単独世帯の割合は増加傾向にあり、中でも65歳以上の高齢者の単独世帯数の増加が続いている。特に生活サービスの集積する都市部における65歳以上の人口が、今後、急激に増加していくと見られ、都市部のコミュニティ機能の低下、避難の遅れ等防災力の低下が懸念される。



(出典) 2015年まで総務省統計局「国勢調査」2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(全国推計)2018(平成30)年推計」(2018) (http://www.ipss.go.jp/pp-ajsetai/j/HPRJ2018/hprj2018_gaiyo_20180117.pdf)

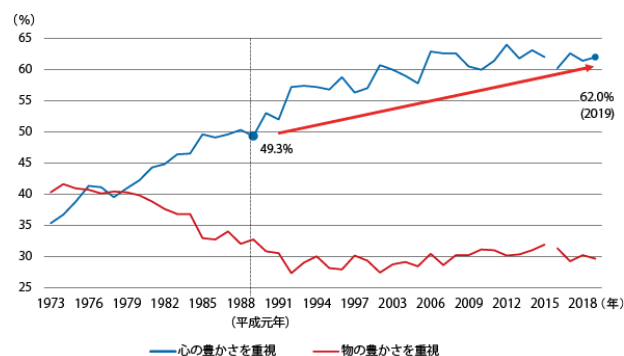
(3) 多様化を支える社会への変革の遅れ

①ダイバーシティの進展

- ・日本の就業者数は近年は増加傾向にあり、生産年齢人口の減少が見られる中、就業者数が増加しているのは、女性や65歳以上の高齢者の就業率の上昇に起因する。
- ・また、夫婦の働き方は、専業主婦世帯中心から共働き世帯中心へと転換し、夫婦の働き方や、仕事と家庭との関係も多様化していると考えられる。
- ・女性の社会進出は見られるものの、その重要性に対する認知度によって日本は後進国と呼ばざるを得ない。
- ・世界経済フォーラム（WEF）が2021年に発表した「ジェンダーギャップ指数」は国別の男女格差を数値化した調査であるが、我が国は世界156か国中120位、主要先進7か国（G7）では最下位であった。
- ・このような結果となっているのは、政治分野の取組みの遅れと、管理職の女性比率の低さに代表される経済分野の取組みの遅れが主な要因である。
- ・また、就業構造の多様化が見られる一方で、働き方の面での多様化の進展は遅く、いまだ画一的である。コロナ禍によって、テレワークという選択肢が普及したがその度合いは低く、「働き方の多様化」に向けては未だ画一的である。

②心の豊かさへの志向の変化

- ・内閣府調査によると、物質的な生活の豊かさには重きを置く「物の豊かさ」と、精神的な心の豊かさや余裕・ゆとりのある生活を求める「心の豊かさ」について、1980年代以降、一貫して「心の豊かさ」が「物の豊かさ」を上回り、さらに「心の豊かさ」の増加傾向が続いている。



③消費行動の多様化

- ・シェアリングエコノミーやサブスクリプションサービスなど、「所有」ではなく「利用」を通じて価値を得るサービスが普及し、消費の形態についても多様化している。
- ・情報通信環境の進歩やグローバル化の進展等を背景に、物理的な距離の隔たりの軽減、デバイスの普及に伴う情報取得機会の増進、利用に関する様々なプラットフォームの普及・標準化等、「所有から利用」の傾向がさらに高まるものとみられる。

(4) デジタルトランスフォーメーションの遅れと成長の停滞

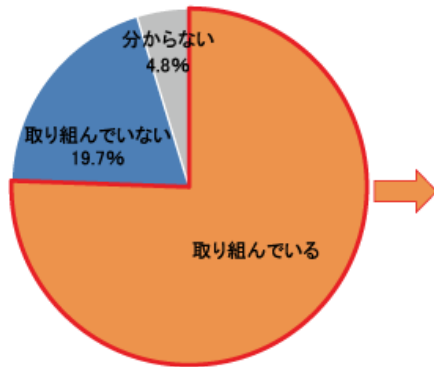
①日本におけるデジタル競争力

- ・人口減少・超高齢化社会において、生産性を向上させるためには DX による業務の効率化・サービスの高度化などが重要とされる。
- ・スイスのビジネススクール国際経営開発研究所 (IMD) が発表している世界デジタル競争力ランキングによると、我が国は、調査対象国 63 か国中 27 位、主要先進 7 か国中 6 位である。
- ・このランキングは、デジタル技術の利活用能力を知識、技術、将来への準備の 3 項目で評価しているが、その中の個別項目である「国際経験」、「機会と脅威」、「企業の機敏性」、「ビッグデータの活用と分析」において、我が国は 63 か国中 63 位と最下位であり、我が国のデジタル競争力には強化の余地が残されている。
- ・経済産業省では、DX の本質は、「IT システムのみならず企業文化（固定観念）を変革し、事業環境の変化に迅速に適応し続けることである」としている。
- ・現状では、老朽化・複雑化・ブラックボックス化した既存システムの維持管理に IT 予算の約 8 割が割かれており、戦略的な IT 投資に資金・人材が割かれていない。この維持・保守コストの高騰や、IT 人材の不足等による経済損失リスクも懸念されている。

②コロナを契機とした DX の加速化

- ・前述のとおり、日本における働き方の柔軟化・多様化は立ち遅れてきたが、新型コロナウイルスの感染拡大防止対策の一環として、「テレワーク」というスタイルの実装を機にその必要性が急速に高まった。
- ・この状況において、業務のデジタル化が十分に進んでいなかったことや、これまでオフラインで行っていた業務が、オンラインでも実施できることへの認識が高まり、これまで根強く存在していた業務実施方法のデジタル技術の活用による見直しの必要性も認識された。
- ・また、緊急経済対策として実施された特別定額給付金の給付は、オンライン申請による迅速な支給が期待されたが、行政データのデジタル化が十分ではなかったことから、自治体職員のアナログな作業に頼る部分が多く、給付に時間を要した。
- ・一方、英国や韓国などでは迅速に支給されたことから、改めて我が国の行政の DX が遅れていること、また、行政サービスの向上に DX が必要であることが認識された。
- ・コロナ禍を契機として、DX の遅れとその必要性が認識されたことから、企業および政府において、DX に関する取組みが進められており、今後我が国における DX は加速化すると考えられる。
- ・コロナ禍により、働き方、生活様式等の多様化が加速し、それに対応した商品・サービス・システム等が求められる。この点からも、一層の DX の推進が求められる。

取組み状況(n=12,000社)



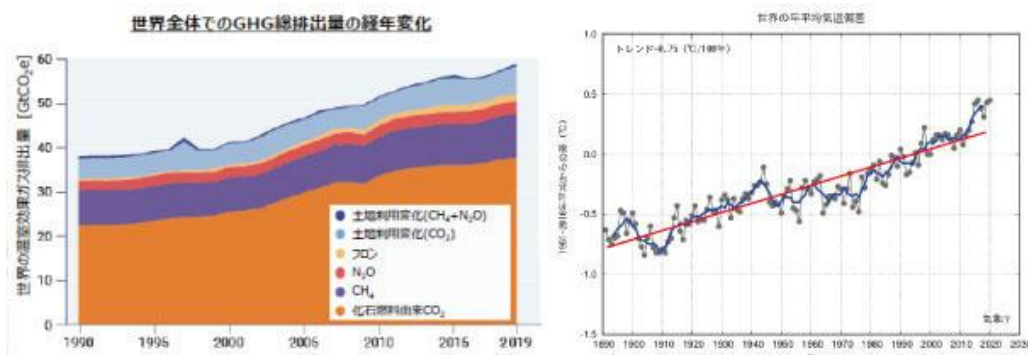
取組み内容(複数回答)

	(%)		
	全体	大企業	中小企業
1 オンライン会議設備の導入	60.8	76.9	56.4
2 テレワークなどリモート設備導入	52.7	67.0	48.8
3 ペーパーレス化の推進	36.2	39.2	35.4
4 SNSを活用した情報発信	16.7	13.7	17.5
5 電子承認(電子印鑑)の導入	15.3	23.0	13.3
6 オンラインセミナーなどの開催	15.2	20.2	13.9
7 キャッシュレス化の推進	13.1	13.0	13.1
8 社内ポータルサイトの導入・拡充	12.8	16.5	11.8
9 デジタル人材の育成・採用	10.4	12.6	9.8
10 ECサイトの活用	8.8	7.8	9.1
11 動画系サイトを活用した発信	6.8	7.1	6.6
12 RPAなどを活用した定型業務の自動化	6.3	13.0	4.5
13 AI活用(チャットボットやビッグデータ分析など)	3.7	5.3	3.2
その他	3.2	2.0	3.5

(5) 地球温暖化の進行

①地球温暖化の現状

- ・地球規模の温室効果ガス排出量は増加し続けており、2019年は、CO₂換算で591億tと過去最大を更新した。世界の平均気温については、長期的に100年あたり0.75°Cのペースで上昇している。



- ・COP21（2015）で採択された「パリ協定」は、2020年以降の気候変動問題に関する国際的な枠組みである。世界共通の目標として①世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2°Cより低く保ち、1.5°Cに抑える努力をすること、②そのため、できるかぎり早く世界の温室効果ガス排出量をピークアウトし、21世紀後半には、温室効果ガス排出量と吸収量のバランスをとる、という目標を掲げている。
- ・パリ協定に基づく日本の温室効果ガス排出削減の目標は、「地球温暖化対策計画（2016）」において、2030年度の中期目標として、2013年度比で26%削減、長期目標として、2050年までに80%の削減を目指すとしている。

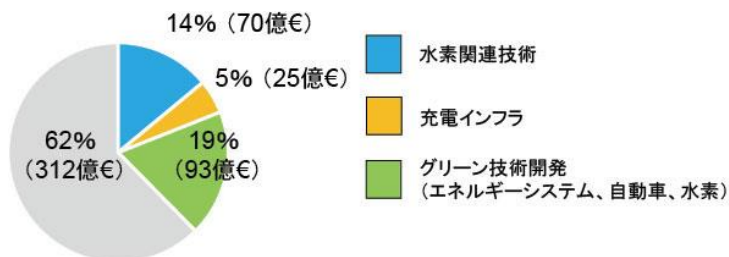
②カーボンニュートラル

- ・気候変動に関する政府間パネル（IPCC）によると、パリ協定の努力目標である世界の気温上昇抑制を達成するためには、2050年近辺までのカーボンニュートラルの実現が必要とされている。
- ・こうした背景により、世界各国でカーボンニュートラルの実現を目指す取り組みが広がっており、イギリスは、世界に先駆けてカーボンニュートラルを法制化し、EUは、2050年までにカーボンニュートラルを実現するためのビジョンを発表した。

③グリーン・リカバリー

- ・コロナ禍により打撃を受けた世界的な社会経済の復興に際し、以前の状況に戻すのではなく、より良い社会経済の実現に向けて、気候変動やその他の環境課題への対策を進めるのが、グリーン・リカバリーという考え方である。

- ・このような考え方は、ヨーロッパを中心に提唱され、各国際機関のトップもグリーン・リカバリーの必要性に言及している。
- ・EUでは、7か年予算（多年度財政枠組）及び復興基金の計1.8兆ユーロのうち30%以上（約70兆円）を気候関連に充て、グリーン・リカバリーを推進する。また、ドイツでは先端技術支援による景気刺激策の約4割2.1兆円を水素関連技術、グリーン技術開発等の気候変動関連に投入するとしている。



EU 7月欧州委で合意	<ul style="list-style-type: none"> ● 10年間で官民で120兆円 (1兆€) の「グリーンディール」投資計画。うち、7年間のEU予算で、総事業費70兆円 (約5,500億€) を「グリーンリカバリー」に。復興基金で、総事業費35兆円 (2,775億€) をグリーン分野に投入。 ※復興基金全体では、半分为補助金、残り半分为融資。3年間で大半を執行見込み。
ドイツ 6月3日発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 6兆円 (500億€) の先端技術支援による景気刺激策のうち、水素関連技術に0.8兆円 (70億€)、充電インフラに0.3兆円 (25億€) グリーン技術開発 (エネルギーシステム、自動車、水素) に約1兆円 (93億€) ※大半の予算は2年で執行見込み。
フランス 9月3日発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 2年間で、グリーンエネルギーやインフラ等のエコロジ対策に、総事業費：3.6兆円 (300億€)。 グリーン技術開発 (水素、バイオ、航空等) に約1兆円 (85.8億€) 建築のエネルギー利用向上 (公共建築、住宅等の断熱工事促進等) に約0.8兆円 (67億€)
韓国 7月16日発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 5年間で、再エネ拡大、EV普及、スマート都市等のグリーン分野に、政府支出：3.8兆円 (42.7兆ウォン) (総事業費は7兆円 (73.4兆ウォン)) (雇用創出：65.9万人)
米 バイデン大統領公約	<ul style="list-style-type: none"> ● 4年間で、EV普及、建築のグリーン化、エネルギー技術開発等の脱炭素分野に約200兆円 (2兆\$) 投資を公約。
英国 11月18日発表	<ul style="list-style-type: none"> ● 2030年までに、政府支出：1.7兆円 (120億€) 誘発される民間投資：5.8兆円 (420億€) (雇用創出：25万人、CO₂削減効果：累積1.8億トン (2023年～2032年)) ● 10分野に投資 (洋上風力、水素、原子力、EV、公共交通、航空・海上交通、建築物、CCUS、自然保護、ファイナンス・イノベーション)

2 社会経済情勢の変化を見据えた都市施策・まちづくりの潮流

2-1 危機による変化と課題への対応

(1) 社会の存続基盤の持続可能性の確保

①公共交通の維持と利便性の向上

●航空事業支援

・国土交通省では、航空ネットワークの適切な維持のため、以下の支援を包括的に推進する『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』を取りまとめた。

- ①着陸料や空港使用料・航空機燃料税の更なる減免支援
- ②資金需要への対応、雇用維持のための危機対応融資等の活用による資金繰支援
- ③地域航空の感染防止対策支援や Go To トラベル事業の延長と適切な運用
- ④コンセッション空港・会社管理空港の施設整備に対する無利子貸付など航空ネットワーク基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化支援策 等

●鉄道事業支援

・国土交通省では、JR 二島（北海道・四国）及びJR貨物に対する経営自立支援を行ってきたが、JR 二島は、特に人口減少や都市集中が進む北海道と四国における鉄道旅客運送を担い、JR貨物は、全国のJR路線での貨物輸送を担うが、大部分は人口減少が進行する地域であり、経営環境は非常に厳しい状況となっている。

・現行の支援は2020年度末で期限を迎えるが、日本及び地域の基盤として重要な、鉄道旅客運送事業と貨物輸送事業の維持のため、以下の支援を継続する。

- ①JR 二島の経営安定基金について一定の運用益確保や、助成金の交付期限の延長
- ②青函トンネル・本四連絡橋に係る改修費用への支援
- ③線路や旅客駅など鉄道施設の整備や、特急気動車の新製等に必要な資金の出資
- ④管理負担となっている不要土地（廃線跡地、貨物駅跡地等）の引取り 等

●地域交通計画の高度化

- 国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」に基づき、地域ごとの適切な地域旅客運送サービスのあり方に係るマスタープランである地域公共交通計画を交通圏単位で、全ての地方公共団体での策定を推進している。
- 地域公共交通計画は、既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送など地域の多様な輸送資源を総動員することで、持続可能な交通サービスを確保することを求めている。



②観光業への支援

●Go To トラベル事業

- Go To トラベル事業は、コロナ禍における安全で安心な新しい旅のスタイルを普及・定着させることを目的とした事業であり、観光関連事業者と旅行者の双方に着実に感染拡大防止策を講じることを求めている。
- Go To トラベル事業は、今後の感染状況等を踏まえて、取扱いを判断することとし、宿泊施設・観光地等での感染拡大防止策を徹底した上で、地域観光事業支援を実施する。また、ワーケーションや休暇取得促進等により旅行需要平準化を図り、混雑を低減させる。



●既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業

- 観光施設を再生し、地域全体で魅力と収益力を高める事業に対し、以下の枠組みから短期集中で強力的に支援する
 - ①土産物屋や飲食店など、観光施設の改修等支援
 - ②跡地の観光目的での活用を前提とした廃屋の撤去
 - ③公的施設の観光目的での利活用のための民間活力の導入支援 等



施設改修による旅館、観光街等の再生



廃屋の撤去による観光まちづくり

●国内外の観光客を惹きつける滞在コンテンツ充実や、インバウンドの段階的復活

- 魅力的な滞在コンテンツ造成や観光地等の受入環境整備等、以下の枠組みから支援する。また、受入環境整備等を促進しつつインバウンドを段階的復活させる。
 - ①スノーリゾートやアドベンチャーツーリズム等の高付加価値・滞在型コンテンツの造成

- ②城や社寺、古民家、グランピング等の個性ある宿泊施設整備
- ③観光地等における多言語対応、無料 Wi-Fi 等の整備等の促進
- ④国内外の感染状況等を見極めつつ、感染状況が落ち着いている国・地域から、防疫措置を徹底の上、小規模分散型パッケージツアーを試行的に実施
- ⑤我が国の観光資源を含む多様な魅力や安全・安心への取組に関する情報等の発信による訪日プロモーションの実施 等

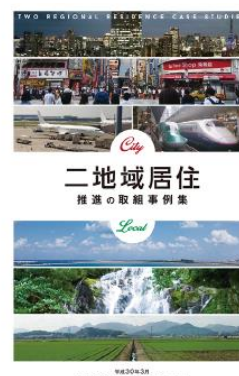
③まちの機能・活力の維持・向上

●コンパクト＋ネットワークの推進等による多角連携型の国土づくり

- ・人口減少・高齢化が進行する中、「コンパクト＋ネットワーク」の推進から、地域の各種サービス機能のコンパクト化と、交通や情報通信等のネットワーク構築により一定の圏域人口を確保し、生活に必要な機能を維持する。

●二地域居住、地方移住の推進

- ・テレワークの普及に伴い、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点を設ける暮らし方である「二地域居住」や、「地方移住」への関心が高まっている。
- ・国土交通省では、二地域居住等の推進を図るための情報発信や地方公共団体・関係団体・関係事業者からなる全国二地域居住等促進協議会との連携等により、二地域居住等を推進している。



●「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

- ・多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力や国際競争力を向上し、内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつけるという好循環の確立に向けて、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進している。(ウォーカブルシティ)

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に* (まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断)

* 市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場

* 協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記

・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け

[予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援

①：協議会を組織できる者
②：①の者が必要であると認める場合に、協議会構成員に追加することができる者（上線・新たに明記）

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・市町村等による歩行者滞在空間の創出 (街路の広場化等)

[予算] 交付金等による支援

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

官

×

民

街路等の公共空間の改変 × オープンスペースの提供・利活用

一体型滞在快適性向上事業

・駐車場の出入口の設置を制限 (メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置)

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 (①) や建物低層部のガラス張り化等 (②)

[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援

・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

* 都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくりの活動を行う法人（市町村が指定）

[金融] 低利貸付による支援

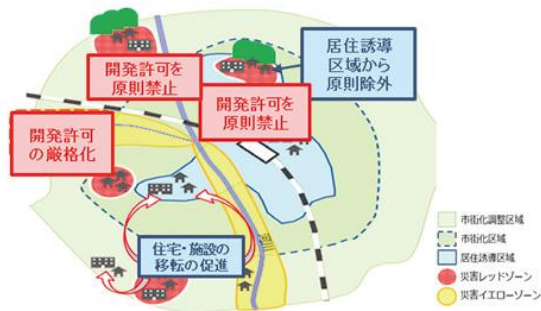
・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占有手続を一括して対応

(2) 災害リスクの増大・老朽化インフラの増加への対応

①総合的な防災・減災対策の推進

●防災・減災のためのすまい方や土地利用の推進

- ・水災害の激甚化・頻発化に対応し、ハード整備だけではなく、人々の住まい方や土地利用についても、自然災害リスクの抑制の観点からの見直しが必要である。
- ・このため、災害ハザード情報の活用、都市開発における防災・減災対策の促進などから、防災・減災に資する住まい方や土地利用を推進し、被害の減少・軽減を図る。
- ・そのためには災害ハザードエリアにおける新規開発を抑制、災害レッドゾーンにおける業務用施設の開発を原則禁止の対象に追加し、市街化調整区域の浸水想定区域及び土砂災害警戒区域においても、開発許可を厳格化することとしている。
- ・また、立地適正化計画の居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外し、移転施設等への登録免許税の特例の創設等、移転促進のインセンティブを強化している。
- ・さらに、防災まちづくりに活用できるハザード情報の充実や、防災まちづくりガイドラインを策定・周知する。
- ・また、都市開発に併せて実施される水災害対策に資する取組を評価し、建築物の容積率の最高限度を割り増す考え方について地方公共団体に周知している。



●交通・物流の機能確保

- ・災害発生時の救命・救助活動、速やかな復旧・復興には、道路ネットワークの強靱化が重要である。災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築、機能強化を推進する。

●安全・安心な避難

- ・地域防災力の向上、迅速かつ円滑に避難出来る環境整備に向け、ハザードマップ等を用いて、身の回りの災害リスク等を周知し、災害時の行動を整理したマイ・タイムラインの普及拡大のための手引き等の作成や地域と連携した人材育成を推進している。



②インフラ老朽化対策

●事後保全から予防保全への転換

- ・今後、建設後 50 年以上経過するインフラの割合が加速度的に増加する見込みである中、インフラが将来にわたって適切に機能を発揮できるように、維持管理・更新に係るトータルコストの縮減及びインフラメンテナンスの高度化・効率化等が必要である。
- ・このため、インフラの機能に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」ではなく、計画的に修繕等の対策を行う「予防保全」へ本格転換する。

●地域防災力の強化

- ・人口減少・高齢化の進行による地域防災力の低下に対応し、土地の適正な利用・管理の促進、災害リスクに対応するための連携体制や支援体制の構築、担い手の確保・育成の取組等を推進する。
- ・土地の適正な利用・管理の促進については、改正土地基本法に基づく土地基本方針に則り、管理不全・管理者不明土地等対策を推進する。
- ・連携体制・支援体制の構築については、国が道路啓開（緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること）や災害復旧事業を代行できる対象について、道路法を改正し、全ての地方管理道路に拡充した。
- ・担い手の確保・育成については、防災・減災を支える建設技能者の処遇改善を図るため、建設キャリアアップシステムにおいて、義務化モデル工事や活用推奨モデル工事を実施することで活用促進し、2023 年度から、民間工事も含めてあらゆる工事において完全実施する。

●新技術の活用による防災・減災対策の高度化・迅速化

- ・災害予測・災害状況把握・災害復旧・被災者支援の一連の流れを高度化・迅速化するために AI 技術を活用した気象予測の長期化・高精度化、公共交通のリアルタイム混雑状況の提供・予測により、災害時の混雑を緩和、交通障害検知等を推進する。
- ・被災者支援については、電気自動車等の給電機能を活用した停電地域における電力供給支援等を行う。

●わかりやすい情報発信

- ・災害に関する情報提供については、行政から、大雨特別警報やハザードマップなどにより発信しているが、住民や事業者の具体的な行動につながっていない事例もある。このため、分野連携や新技術も活用しつつ、国民目線に立って、いのちとくらしを守るわかりやすい情報発信を推進する。具体的には以下の取組等を推進する。

(3) 多様化への対応

①働き方、住まい方の多様化への対応

●テレワーク拠点整備

- ・コロナ禍を契機とした新たな働き方・住まい方に対応するため、コンパクト・プラス・ネットワークの取組みによる職住近接・一体の生活圏の形成が必要となる。
- ・このため、地方都市の中心市街地の生活圏等においてテレワーク拠点の整備を促進するため、都市構造再編集中支援事業において、補助対象事業の基幹事業（高次都市施設）にテレワーク拠点施設を追加し、その整備を支援する。
- ・当該事業は、都市再生整備計画の区域が立地適正化計画において「都市機能誘導区域内」又は「居住誘導区域内」として定められている地区において、市町村等が、高次都市施設を整備する際、一定の基準を満たした場合に補助を行う。
- ・支援対象として地域交流センター、観光交流センター等に加え、コワーキングスペース等のテレワーク拠点施設が追加された。



●女性活躍の促進

- ・業界の活性化や働き方の多様化を進めるためには、男女問わず誰もが働きやすい業界とすることが重要である。
- ・国土交通省では、例えば建設産業においては、働きつづけられるための環境整備を中心に「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画」を策定し、官民を挙げた目標を掲げ、各種取組みを進めている。

②多様なニーズへの対応

●「新たな旅のスタイル」の促進

- ・従来の観光スタイルによる観光需要の集中や観光消費額の伸び悩みという課題に対し、働き方の多様化も踏まえ、ワーケーション・ブレッジャー等の「新たな旅のスタイル」を普及し、より多くの旅行機会創出や観光需要平準化が重要である。
- ・国土交通省では、感染リスクを軽減する「新たな旅のスタイル」を普及させるとともに、休暇取得や分散化を促進するため、企業を対象としたモデル事業支援、企業向けセミナー、ウェブサイトやメディアによる情報発信等を行っている。

●地域と企業の環境整備、マッチング等

- ・「新たな旅のスタイル」の普及には、受け手側の環境整備と送り手企業側の当該取組

みへの認知は必須となる。

- 国土交通省では、受け手となる地域のワーケーション、ブレジャー、サテライトオフィス需要に対応した環境整備や、滞在型旅行のためのコンテンツ整備を支援するとともに、送り手となる民間企業には、旅行者、企業経営者等への普及啓発を行っている。
- さらに両主体を対象としたモデル事業の実施や、旅行会社向けに旅行商品の造成支援を行っている。



●旅行消費の増加に向けた取組み

- ポストコロナ時代においてもインバウンドには大きな可能性があり、2030年訪日外国人旅行者数6000万人、訪日外国人旅行消費額15兆円などの目標達成に向けた、観光先進国の実現への取組みが必要となる。
- 訪日旅行者の長期滞在と消費拡大の上では、これまで誘致しきれていない富裕層など、上質な観光サービスに相応の対価を支払う主体のニーズ把握が急務である。
- 世界レベルの上質な宿泊施設整備やコンテンツの磨き上げを中心に、サービス人材確保・育成、効果的なプロモーション等、官民挙げて迅速かつ強力な推進を目指す。

●高付加価値・長期滞在型コンテンツの造成

- 海外からの活力誘導と、国内観光需要増加のため、日本固有の気候特性を活かしたコンテンツ構築が重要となり、地域固有の豊かな資源を活用し、スノーリゾートやアドベンチャーツーリズム、ナイトタイム等、高付加価値・長期滞在型コンテンツの造成を図ることとしている。
- 例えば、スノーリゾートでのインバウンド需要を的確に取り込むため、意欲とポテンシャルの高い地域における国際競争力の高いスノーリゾート形成のためのインフラ整備、コンテンツ造成への支援を行う。
- また、3密を避けつつ、日本の本質を深く体験・体感する、新たなインバウンド層への訴求力が高い体験型観光コンテンツ等の造成も有効とし、アドベンチャーツーリズムのモデルツアー造成やガイド人材の育成、長期滞在型観光の強化に資する建物等の改修・購入等への補助を行っている。



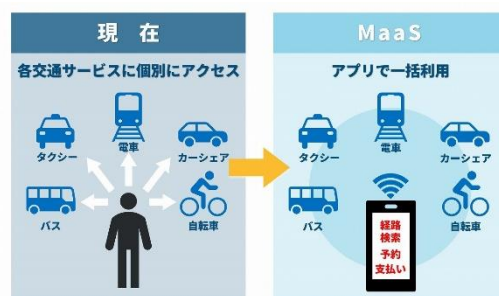
スノーリゾート
(スノーシュートレッキング)



グランピング

●MaaSの推進

- MaaS (Mobility as a Service) とは、住民や旅行者のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスである。



- ・国土交通省では、MaaS の普及と DX の促進に向け、社会実装の推進や、交通関連情報のデータ化や標準化を推進している。

③バリアフリーの推進

●歩行空間における自律移動支援の推進

- ・あらゆる人や物がストレスなく自由かつ安全に移動できるユニバーサル・スマート社会を構築するため、ICT を活用した歩行空間ネットワークデータの活用を推進する。
- ・歩行空間ネットワークデータと MaaS 等の移動支援ツールの連携可能性を調査するとともに、自動走行モビリティ等の新たな移動主体による同データの活用を促進するため、データ形式の見直しに向けた検討と歩行空間における自律移動支援サービスの周知広報を推進するものである。

●心のバリアフリーの強化

- ・高齢者、障害者等が安心して社会生活を送れるようにするためには、施設整備（ハード面）だけではなく、社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が重要である。
- ・国土交通省では、全国で「バリアフリー教室」の開催や旅客施設のエレベーターやトイレ等の利用マナー啓発の取組みを行っている。

④対流・交流の活発化

●「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

- ・社会経済の多様化に対応するために、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間を形成し、まちの魅力を向上させることが必要である。
- ・国土交通省では、市町村による街路の広場化など歩行者滞在空間の創出や、民間事業者による民地内のオープンスペース化といった、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに資する取組を、法律・予算・税制等のパッケージ化・支援している。
- ・具体的には、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和 2 年法律第 43 号)」により、都市再生整備計画に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域（滞在快適性等向上区域）を設定し、以下二点の取組みを推進している。

①官民の連携による「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出支援

②都市再生推進法人によるまちなかを盛り上げるエリアマネジメントの推進

●公園緑地の整備等によるオープンスペースの充実

- ・公園等のオープンスペースは、地域活性化や賑わい創出、子育て支援の場に留まらず、災害時の避難地や防災拠点としても機能するとともに、新型コロナウイルスの感染拡大を契機として、安心と信頼性を獲得し得る有用な屋外空間として価値が再認識

され、ニーズが増加している。

- ・国土交通省は、公園、緑地等の整備や、民間事業者と公園管理者の連携による公園内へのカフェ・売店等の設置促進等により、オープンスペースの充実に取り組む。
- ・さらに公園、緑地等をウォークアブルな街路空間等により接続し、ネットワーク化するとともに、感染症対策についても集中的に支援することとしている。



●賑わいある道路空間の構築

- ・道路上の未利用空間へのオープンカフェやシェアサイクルポートの設置など、多様な活用が歩行者の利便増進や地域活性化に資することへの価値再認識の機運が高まりつつある。
- ・国土交通省では、道路法等の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 15 号）により、賑わいのある道路空間を構築するための「歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち制度）」を制定した。
- ・これにより、歩行者利便増進道路においては、テラス付きの飲食店等による道路占用がより柔軟に認められ、占用者を公募により選定できるとともに、最長 20 年の占用が可能となり、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となった。
- ・また、道路ごとの「賑わい」「物流」「安全」等の機能の分担や、場所や時間に応じた民地等とも連携した道路の柔軟な使い分けなどによる地域の課題解決のためのガイドライン等を作成・普及することとしている。



(4) DX の推進等による成長の実現

前項において整理したように、人口減少・高齢化が進行する中で、社会システムの維持、持続的な成長を確保するための DX の推進が重要であり、今日までの立ち遅れがコロナ禍を契機として DX が加速化することが見込まれる。そこで今日的な DX に係る国レベルの取組のうち、今後の都心まちづくりへの関連性があると思われる方策を以下に整理する。

1) DX による生産性向上

①観光 DX による観光サービス変革と観光需要創出

●オンラインツアー等を通じた観光産業の活性化と A R (Augmented Reality/拡張現実)、M R (Mixed Reality/複合現実) 等の活用による新しい観光コンテンツ・価値の創出

- ・観光庁により、「一定の愛好家が存在する日本ならではのモノ消費コンテンツ」や「その時・その場所でしか楽しめないトキ消費コンテンツ」等を核とし、オンラインツアー等のオンライン技術を組み合わせることで、観光需要や消費意欲の喚起、来訪意欲の増進に資する事業を実施している。

②高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

●MaaS

- ・MaaS の全国への早急な普及に取り組む中、実証実験への支援のほか、MaaS に不可欠な交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする、「標準的なバス情報フォーマット」、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」等のデータを作成し、出力を可能とするシステムの整備を支援している。

●混雑情報の提供やキャッシュレス決済等の活用

- ・「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン」作成を進めるほか、高速道路以外の施設においても、ETC 技術を活用した非接触型決済システム整備を推進している。

2) イノベーションの促進

イノベーションは、生産性や競争力を大きく向上させる源泉であり、その促進を図ることが重要である。国土交通分野における、DX によるイノベーションの促進に関する主な取組みを以下に紹介する。

①次世代モビリティの開発・実用化

●自動運転車の実用化に向けた取組み