

資料編

2027年リニア中央新幹線開業に向けたまちづくりの提言
リニア時代の名古屋の都市戦略

2016 / 03

名古屋都市センター
スーパー・メガリージョン研究会

1 スーパー・メガリージョン（リニア）・・・5

- 1-1 三大都市圏の一体化
- 1-2 経済効果の拡がり
- 1-3 リニア中央新幹線の概要
- 1-4 時間圏分析（現状：名古屋駅発、鉄道＋道路）
- 1-5 時間圏分析（開業後：名古屋駅発、鉄道＋道路）
- 1-6 時間圏分析（現状：品川駅発、鉄道＋道路）
- 1-7 時間圏分析（開業後：品川駅発、鉄道＋道路）
- 1-8 都市規模比較
- 1-9 駅規模比較
- 1-10 名古屋と品川の動き

2 世界との比較・・・19

- 2-1 広域ブロックの実態
- 2-2 世界都市総合カラランキング
- 2-3 世界都市総合カラランキング（分野別）

3 ヒト（人材育成・女性活躍・高齢者）・・・23

- 3-1 人口（アジア都市圏人口比較）
- 3-2 人口（中心駅からの距離と人口密度）
- 3-3 人口の推移と推計（圏域別）
- 3-4 人口の推移と推計（名古屋市）
- 3-5 移動（3大都市圏の流出入状況）
- 3-6 移動（5大都市圏の流出入の推移）
- 3-7 移動（東京都の年齢別転出入数の推移）
- 3-8 移動（名古屋市の就業者数と流出入の推移）
- 3-9 高齢者人口の推計
- 3-10 必要病床数
- 3-11 高齢者の人材活用（65歳以降の就業意向等）
- 3-12 女性の就労意識

8 歴史・文化・・・77

- 8-1 歴史・文化関連施設
- 8-2 名古屋のまちづくりの歴史（縄文・弥生時代）
- 8-3 名古屋のまちづくりの歴史（古代～中世）
- 8-4 名古屋のまちづくりの歴史（武将の活躍期）
- 8-5 名古屋のまちづくりの歴史（江戸時代）
- 8-6 名古屋のまちづくりの歴史（明治時代）
- 8-7 名古屋のまちづくりの歴史（大正～昭和前期）
- 8-8 名古屋のまちづくりの歴史（戦災復興～）

9 まちづくり・・・86

- 9-1 柏の葉スマートシティ
- 9-2 アメリカ オレゴン州 ポートランド市の事例
- 9-3 ドイツ ノルトライン・ヴェストファーレン州の事例
- 9-4 アメリカ ニューヨーク市 ハイラインの事例
- 9-5 韓国 ソウル市 清溪川の事例
- 9-6 シンガポール クラークキーの事例
- 9-7 ロンドン・ドックランズの事例
- 9-8 歴史的シンボル「熊本城」の復元による地域活性化
- 9-9 「御殿堰（山形市）」の再現による地域活性化
- 9-10 ゆるキャラによる地域活性化
- 9-11 広島の「水辺空間」における地域活性化
- 9-12 空家活用による首都圏からの人口還流促進（佐久市）
- 9-13 「仙台青葉まつり」による地域活性化
- 9-14 「浅草サンバカーニバル」による地域活性化
- 9-15 JAZZの街岡崎 推進プロジェクト
- 9-16 東京駅周辺（大丸有）の地域活性化
- 9-17 民間4社による「大阪梅田地区」地域活性化
- 9-18 香取市（千葉県旧佐原市）の水辺まちづくり
- 9-19 隅田川における水辺整備
- 9-20 小樽運河周辺の再生
- 9-21 “ONOMICHI U2”県営上屋2号再生事業

4 産業・・・40

- 4-1 構造（3大都市圏における経済活動別生産額）
- 4-2 構造（3大都市圏における製造業の中分類別生産額）
- 4-3 事業所・企業（事業所数：国内主要都市）
- 4-4 事業所・企業（企業数：国内主要都市）
- 4-5 事業所・企業（企業・事業所ベースの売上高）
- 4-6 事業所・企業（名古屋市区別企業ベース等付加価値額）
- 4-7 事業所・企業（過去10年間の本社移転の増減ランキング）
- 4-8 航空宇宙産業（特区区域図）
- 4-9 主要インキュベーション施設（東海3県）

5 生活（通勤・通学、住環境）・・・51

- 5-1 住宅・地価（距離別1住宅あたり延べ面積等）
- 5-2 住宅・地価（商業地最高価格）
- 5-3 住宅・地価（住宅地平均価格）
- 5-4 物価
- 5-5 住環境
- 5-6 医療・福祉
- 5-7 教育

6 リニア中間駅の戦略・・・59

- 6-1 中津川市
- 6-2 飯田市
- 6-3 甲府市
- 6-4 相模原市

7 観光・・・68

- 7-1 三大都市比較
- 7-2 都市圏別の外国人宿泊者数と宿泊施設数
- 7-3 都道府県別訪日外国人訪問率
- 7-4 訪日外国人に対する名古屋の印象
- 7-5 訪日外国人の消費動向（国籍別消費額）
- 7-6 訪日外国人の消費動向（消費額内訳）
- 7-7 訪日外国人の消費動向（買い物による消費の内訳）

10 共助社会・地域マネジメント・・・122

- 10-1 NPO法人数
- 10-2 都市再生推進法人
- 10-3 ソーシャルビジネス市場規模
- 10-4 寄付額の対GDP比
- 10-5 資金調達

11 MICE・・・130

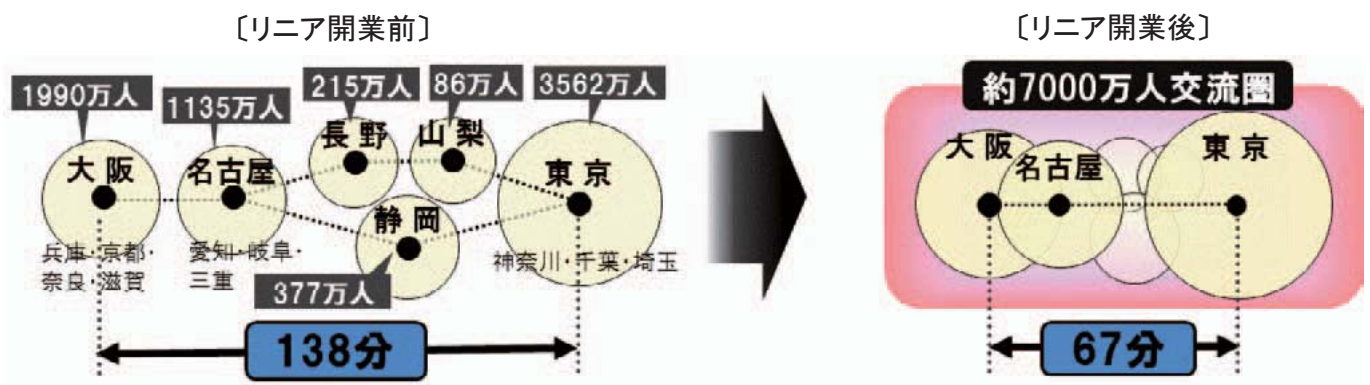
- 11-1 開催件数の国別比較
- 11-2 アジアにおける比較
- 11-3 会議誘致の影響要因
- 11-4 コンベンション施設の規模比較
- 11-5 国内での開催件数の比較
- 11-6 グローバルMICE都市 東京都
- 11-7 グローバルMICE都市 横浜市
- 11-8 グローバルMICE都市 京都市
- 11-9 グローバルMICE都市 神戸市
- 11-10 グローバルMICE都市 福岡市
- 11-11 グローバルMICE都市 大阪市
- 11-12 グローバルMICE都市 名古屋市
- 11-13 グローバルMICE強化都市 札幌市
- 11-14 アジア最優秀MICE都市 シンガポール

1 スーパー・メガリージョン(リニア)

1-1 スーパー・メガリージョン 三大都市圏の一体化

- リニア中央新幹線開業により、人口約7,000万人の交流圏が形成。
- 大阪までの開業で名古屋市に生産額448億円/年の増加がもたらされる予測。

三大都市圏の一体化イメージ(人口、距離)

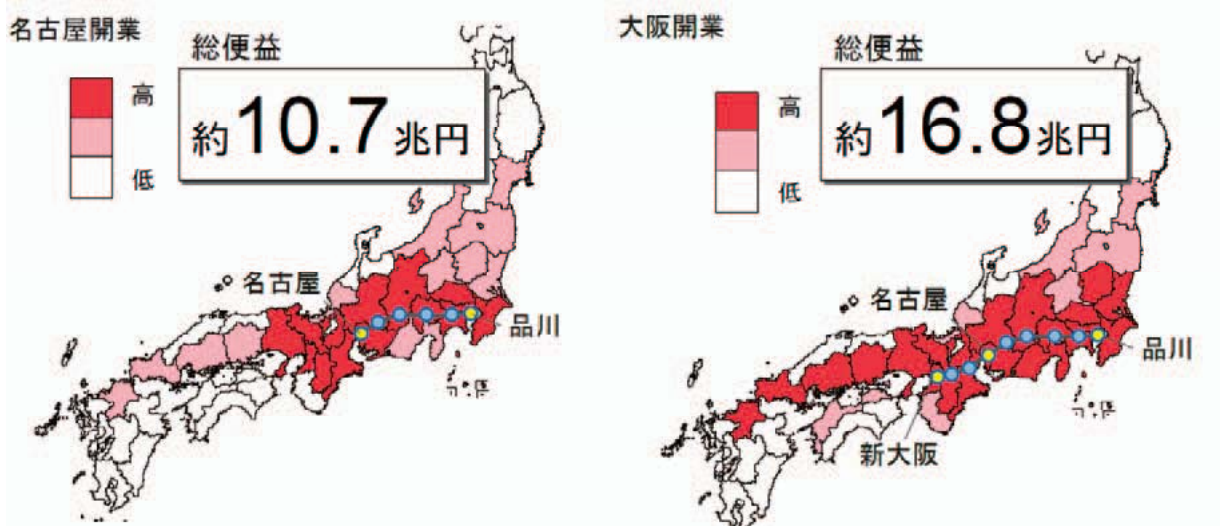


所要時間短縮に伴う名古屋市への経済効果

	名古屋開業ケース	大阪開業ケース
便益	220億円/年	253億円/年
生産額変化	392億円/年	448億円/年

1-2 スーパー・メガリージョン 経済効果の拡がり

- 首都圏における経済効果が最も大きく、次いで中部圏、近畿圏が大きい。
- 特に各大都市圏の母都市である東京、名古屋、大阪での効果が多大。



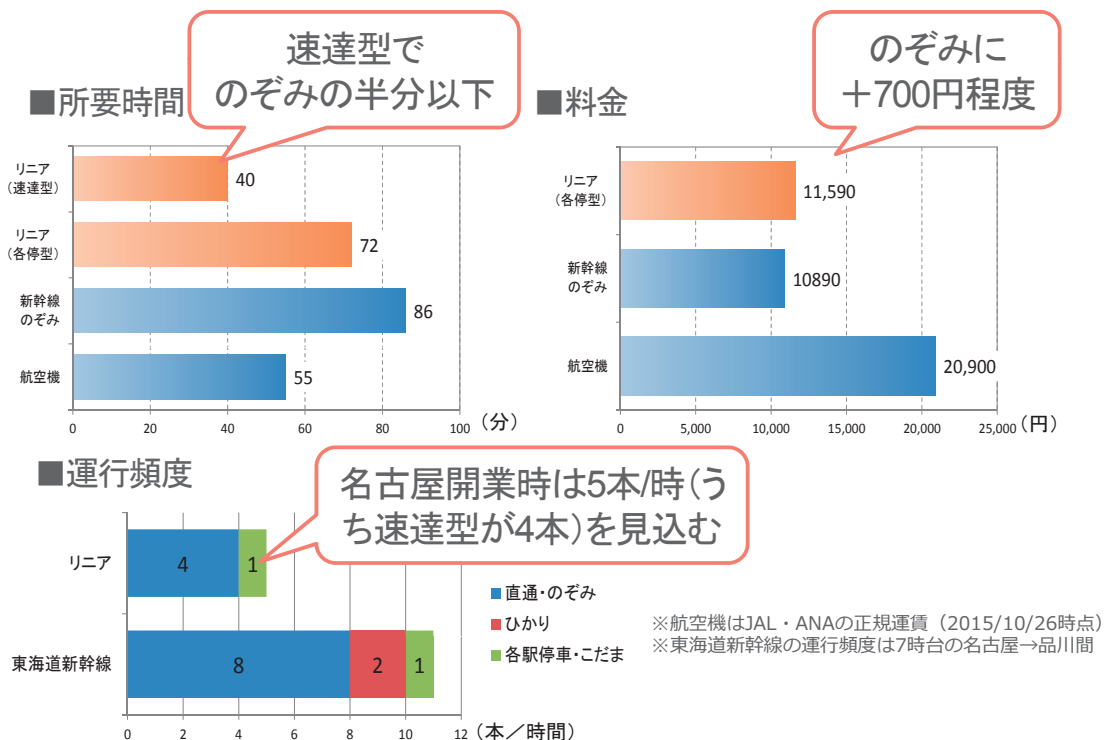
※開業年を2025年とし、同年を基準年として50年間の効果を算定。
 ※「人口減少」や「技術進歩」を考慮した試算結果。

出典：政策研究レポート「リニア時代到来への期待」
 (H25年9月 三菱UFJリサーチ&コンサルティング)

7

1-3 スーパー・メガリージョン リニア中央新幹線の概要①

- 所要時間は半分以下、料金は同額程度、運行頻度は速達型が4本/時、各駅停車型が1本/時



出典：JR東海公表資料、時刻表より作成

8

1-3 スーパー・メガリージョン リニア中央新幹線の概要②

- 名古屋から岐阜県、長野県、山梨県への時間短縮率が特に高い。
- 車両基地は岐阜県と神奈川県に設置される。

	名古屋駅	岐阜県駅	長野県駅	山梨県駅	神奈川県駅	品川駅
駅住所	名古屋市	中津川市	飯田市	甲府市	相模原市	港区
最寄既存駅と距離	名古屋駅 (0m)	美乃坂本駅 (200m)	元善光寺駅 (1,100m)	小井川駅 (3,000m)	橋本駅 (200m)	品川駅 (0m)
駅タイプ	地下、直結	地上、併設	地上、新設	地上、新設	地下、併設	地下、直結
最寄ICと直線距離	名古屋高速名駅入口 (0.5km)	中央自動車道中津川IC (3.5km)	中央自動車道飯田IC (6.0km)	中央自動車道甲府南IC (2.5km)	圏央道相模原IC (4.8km)	首都高芝浦出入口 (2.0km)
名古屋駅からの所要時間(現在→開業後)(短縮率)	—	53分 →13分 (75%)	209分※ →23分 (89%)	185分 →40分 (78%)	127分 →59分 (53%)	93分 【速達型】 →40分 (57%) 【各停型】 →72分 (23%)
その他		車両基地設置	※一部バス利用		車両基地設置	

出典：JR東海公表資料、名古屋駅からの所要時間は岐阜県「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略（H26.3）」、距離については地図上で実測した。名古屋からの所要時間については、午前8時に名古屋を出発で検索。

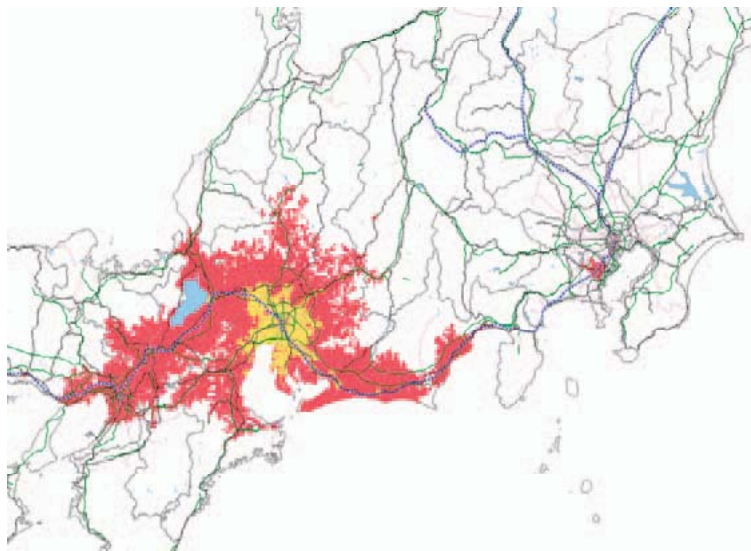
9

1-4 スーパー・メガリージョン 時間圏分析(現状:名古屋駅発、鉄道+道路)

- 名古屋の現状の2時間圏は新幹線沿線を中心に東は静岡、西は大阪で、2,900万人規模。

■現状、名古屋駅を起点とした2時間圏(鉄道+道路)

圏域人口:2,889万人



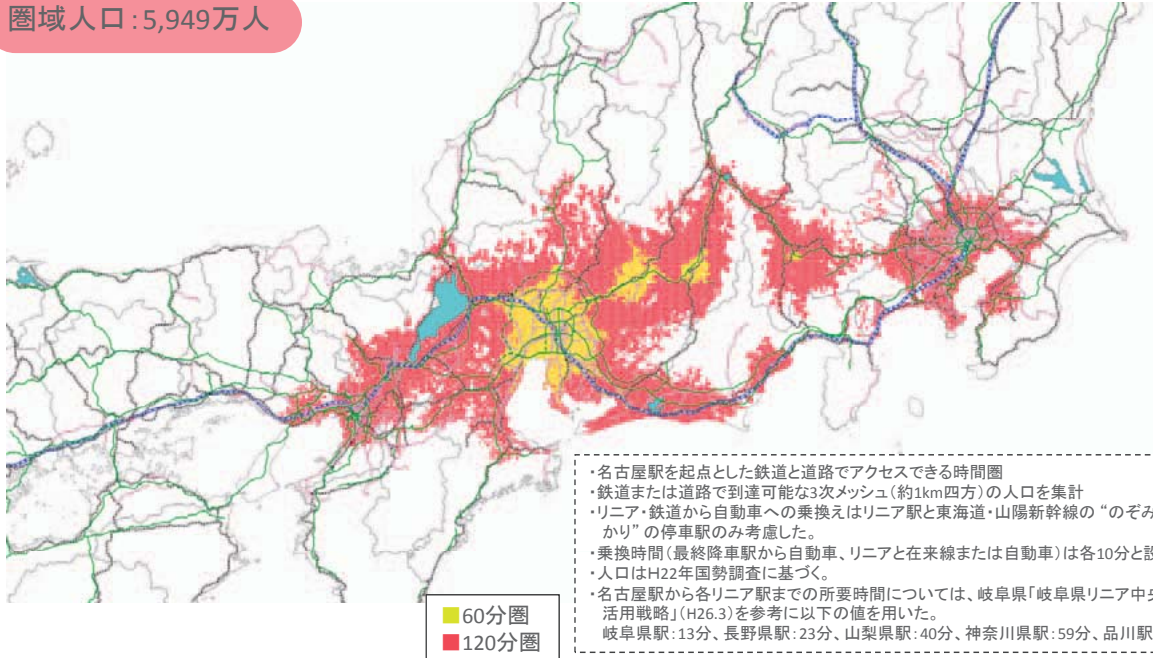
- 60分以内にアクセス可能な地域
- 120分以内にアクセス可能な地域

「名古屋駅を起点とした鉄道と道路でアクセスできる時間圏
 ・鉄道または道路で到達可能な3次メッシュ(約1km四方)の人口を集計
 ・鉄道から自動車への乗換えは東海道新幹線の「のぞみ」と「ひかり」の停車駅のみ考慮した。
 ・乗換時間(最終降車駅から自動車)は各10分と設定。
 ・人口はH22年国勢調査に基づく。

1-5 スーパー・メガリージョン 時間圏分析(開業後:名古屋駅発、鉄道+道路)

○リニア開業後の名古屋2時間圏は、約5,900万人規模となる。

圏域人口:5,949万人



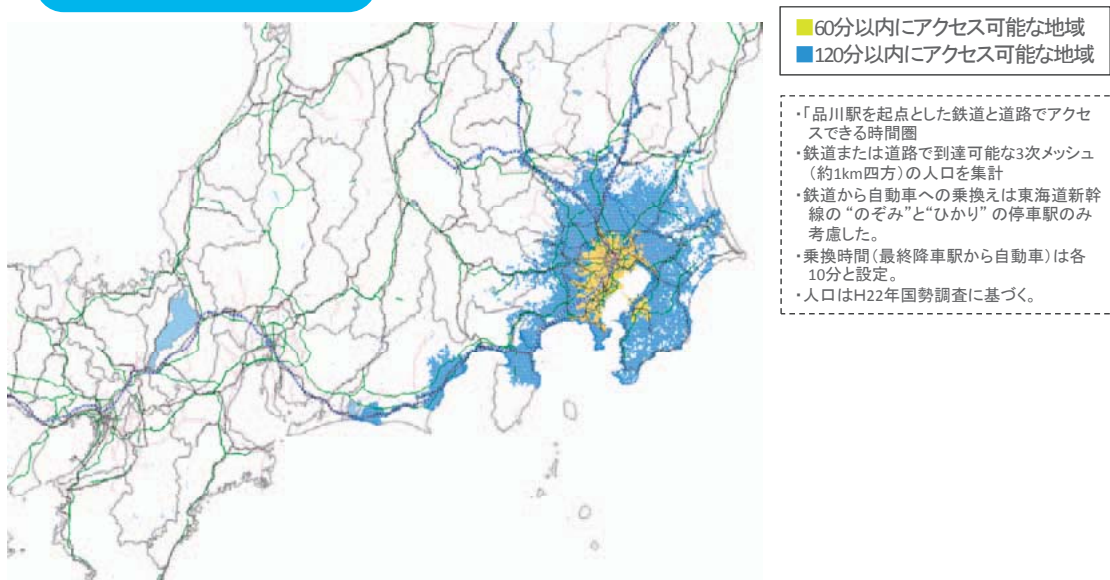
MarketAnalyzer 出典:三菱UFリサーチ&コンサルティング作成 11

1-6 スーパー・メガリージョン 時間圏分析(現状:品川駅発、鉄道+道路)

○品川の現状の2時間圏は西は静岡まで拡がりが見られ、約3,800万人規模。

■ 現状、品川駅を起点とした2時間圏(鉄道+道路)

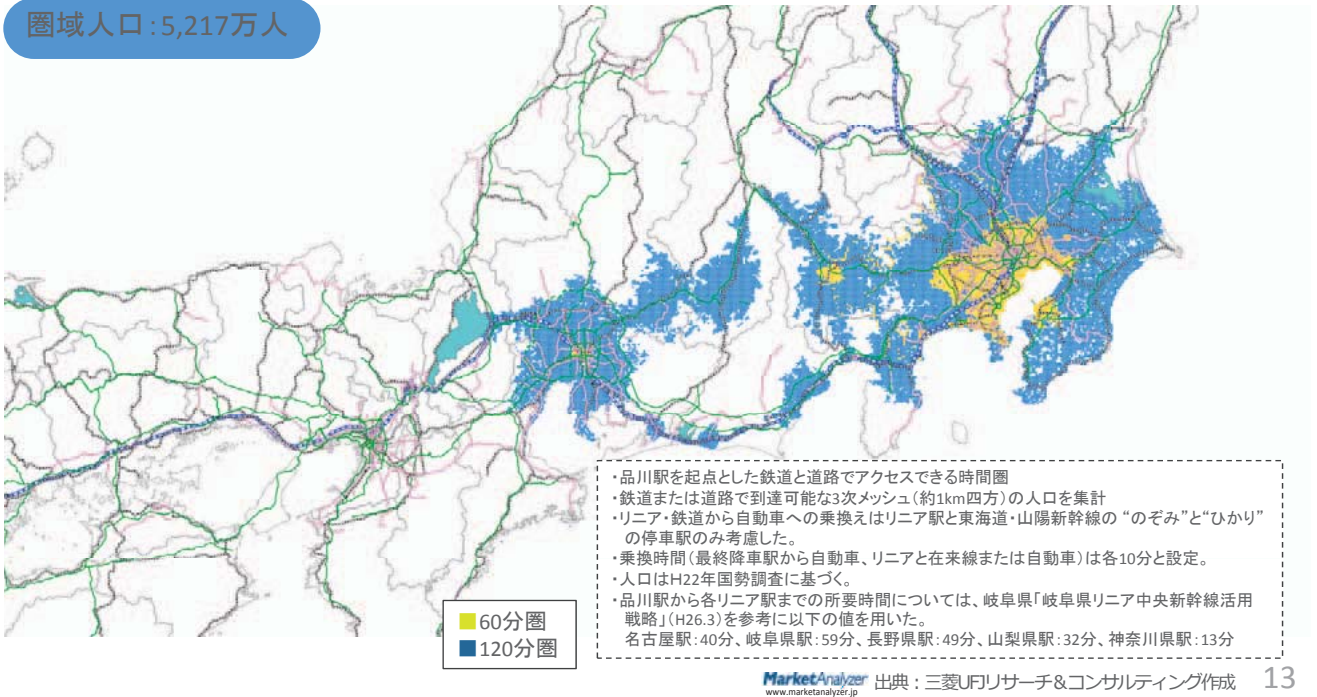
圏域人口:3,783万人



MarketAnalyzer 出典:三菱UFリサーチ&コンサルティング作成 12

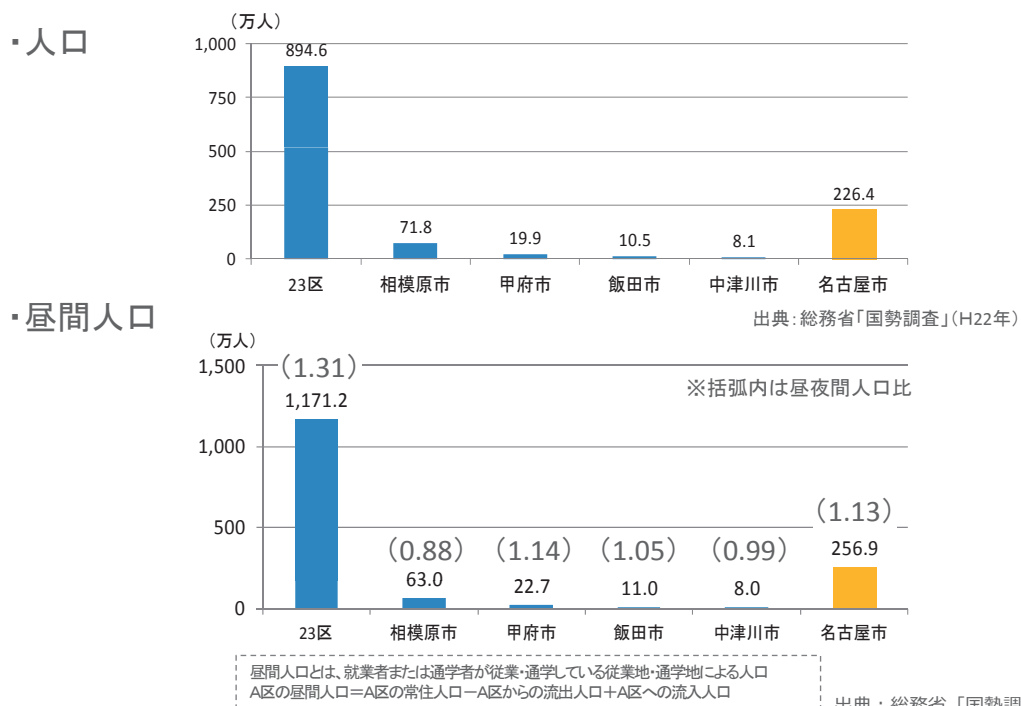
1-7 スーパー・メガリージョン 時間圏分析(開業後:品川駅発、鉄道+道路)

○リニア開業後の品川2時間圏は、約5,200万人規模となる。



1-8 スーパー・メガリージョン 都市規模比較

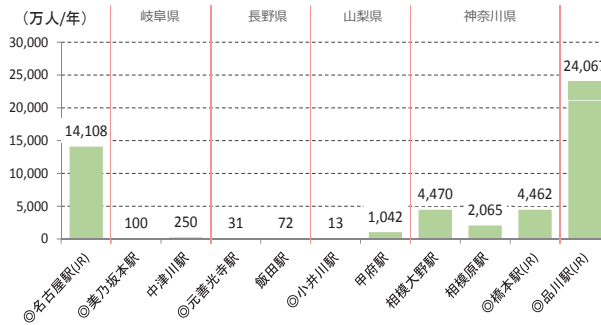
○自治体単位で見ると名古屋市は23区に次いで2番目の人口規模、昼間人口比で見ると甲府市とほぼ同じ。



1-9 スーパー・メガリージョン 駅規模比較

- 最寄駅の乗降客数は、両端の名古屋駅と品川駅において圧倒的に多い。
- 駅前の地価も、両端の駅において突出して高い。

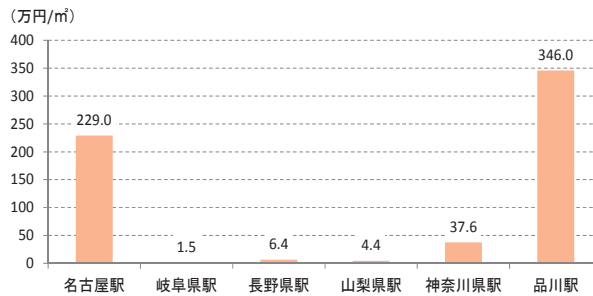
■最寄駅の乗降客数



◎：リニア駅の最寄駅
相模原駅は橋本駅と一体的な整備構想がある隣の駅。その他、各沿線都市の主要駅

※H24年度の乗降客数
出典：JR東日本HP、各自治体の統計年鑑

■駅前の地価



※各駅から最も近い地点の地価
出典：国土交通省「土地総合情報システム」

1-10 スーパー・メガリージョン 名古屋と品川の動き①

- 名古屋駅の高度化を含む国際的・広域的な拠点化を計画。

名古屋市の動き

■目標とするまちの姿

世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ
～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～

高いレベルの機能性を備えたまちづくりを着実に進めるとともに、広く街路を築き、世界の人々が集まり、憩いし続けるまちを目指します。

■名古屋駅周辺のプロジェクト



■まちづくりの基本方針

- [基本方針1] 国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点・副を担う**
 - (1) 国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点を形成する
 - (2) 玄関口にふさわしい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを進める
 - (3) ビジネス拠点・交流拠点にふさわしい安全性を確保するとともに、環境負荷の少ないまちを形成する
- [基本方針2] 誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる**
 - (1) 初めての人や外国人にもわかりやすいターミナル駅を形成する
 - (2) リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する
- [基本方針3] 都心における多彩な魅力をもったまちづくり、つないでいく**
 - (1) 城下町から超高層ビル群まで新旧織り交ぜた多様なまちの魅力を育て、活かす
 - (2) 人が主役の歩いて楽しい空間を形成し、回遊性を高める
- [基本方針4] リニア開業を見据え、行政と民間が一丸となって着実に構想を実現する**
 - (1) まちづくり構想を実現するため、行政がリーダーシップを発揮するとともに、行政と民間、民間相互など様々な主体が連携・協働してまちづくりを推進する

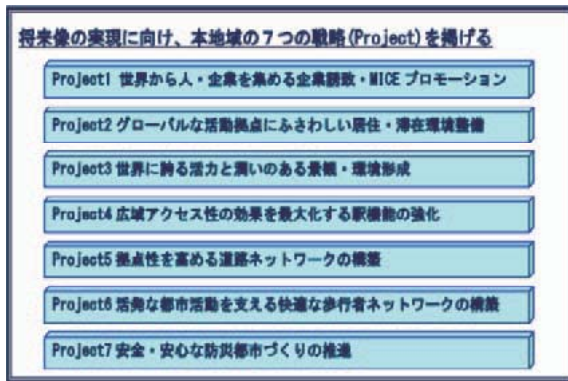
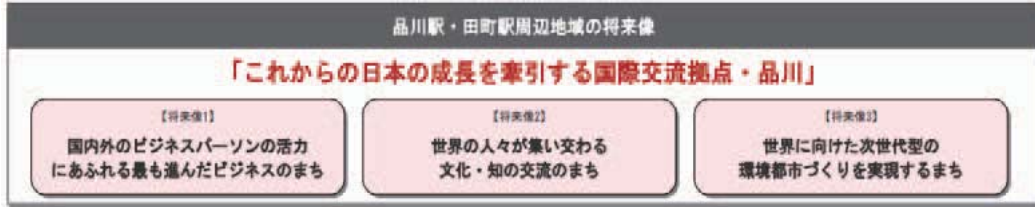
出典：名古屋市「名古屋駅周辺まちづくり構想 概要版（H26年9月）」

1-10 スーパー・メガリージョン 名古屋と品川の動き②

○企業やMICEの誘致を進め、ビジネスパーソンを呼び込み、国際的な活動拠点となることを計画。

品川駅周辺の動き①

■ 将来像と7つの戦略



品川駅を中心とした将来機能イメージ

出典：東京都「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014（H26年9月）」

1-10 スーパー・メガリージョン 名古屋と品川の動き③

品川駅周辺の動き②

■ ゾーンと交流軸



出典：東京都「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014（H26年9月）」

2 世界との比較

2-1 世界との比較 広域ブロックの実態

- わが国の広域ブロックは、それぞれがヨーロッパの小国に匹敵する実力を持っている。
- 東京圏への一極集中が進んでおり、地方圏との所得格差も拡大している。

わが国の広域ブロックと諸外国の比較(人口、名目GDP)

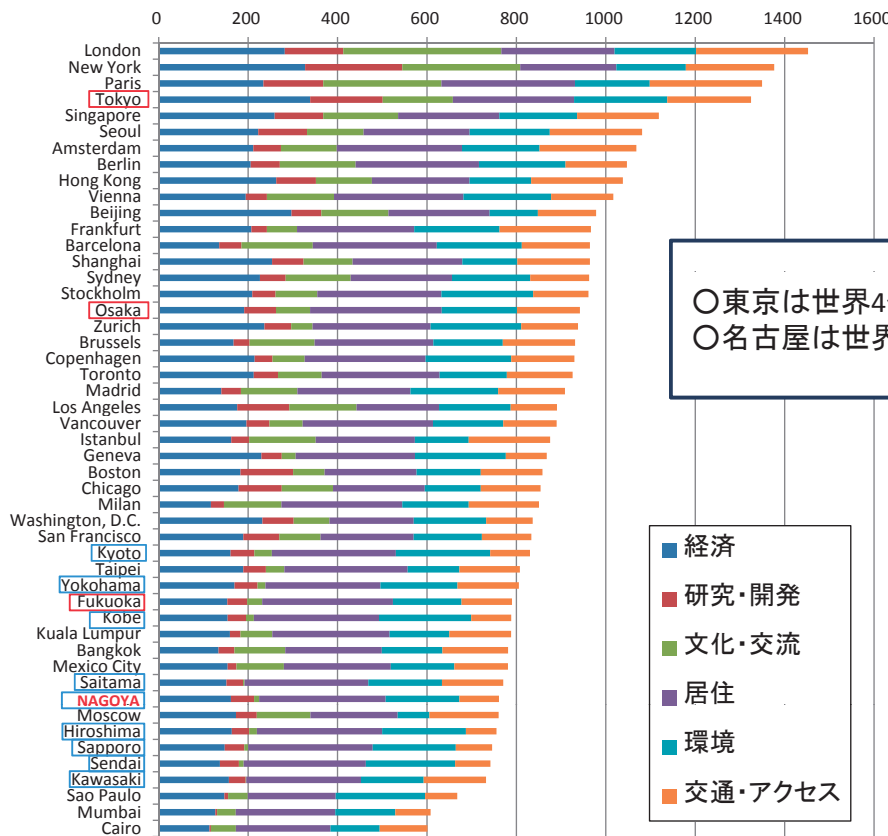
順位	国名	人口 (千人)	順位	国名	名目GDP (億米ドル)
1	中国	1,311,020	1	米国	137,764
9	ナイジェリア	140,004	2	日本	43,854
10	日本	127,770	3	中国	34,003
27	コロンビア	43,405	7	イタリア	20,951
28	首都圏	42,848	8	首都圏	17,123
29	アルゼンチン	38,971	9	スペイン	14,368
46	ルーマニア	21,584	17	オランダ	7,662
47	近畿圏	20,839	18	近畿圏	7,123
52	シリア	18,717	19	中部圏	6,656
53	中部圏	17,349	24	スイス	4,234
57	エクアドル	13,408	25	九州圏	3,929
58	九州圏	13,224	26	ノルウェー	3,874
63	マリ	12,214	27	台湾	3,833
64	東北圏	11,823	28	サウジアラビア	3,773
80	ブルガリア	7,699	29	東北圏	3,744
81	中国圏	7,600	34	南アフリカ	2,830
105	ニュージーランド	4,185	35	中国圏	2,627
106	四国圏	4,014	36	アルゼンチン	2,623
115	アルバニア	3,151	43	マレーシア	1,867
116	北陸圏	3,081	44	北海道	1,743
			57	ニュージーランド	1,304
			58	四国圏	1,193
			59	北陸圏	1,117

総務省『世界の統計2009』及び『人口推計』第4表、
内閣府『平成17年度県民経済計算』より作成。
※人口:各国は2006年度、国内各圏域は2008年度の数値
GDP:各国は2007年度、国内各圏域は2005年度の数値

出典:世界の構造転換期のメガリージョン戦略
(H21年12月 広域自立・成長政策委員会
中間とりまとめ)

2-2 世界との比較 世界都市総合ランキング

世界主要40都市と比較した日本国内主要9都市※の位置づけ



※世界主要40都市(日本では東京、大阪、福岡)と比較した、人口100万人以上の国内主要9都市の位置づけ

○東京は世界4位、大阪は17位
○名古屋は世界36位相当、国内では8位

- 経済
- 研究・開発
- 文化・交流
- 居住
- 環境
- 交通・アクセス

出典：世界の都市総合ランキング
Global Power City Index2012
(一般財団法人 森記念財団 都市戦略研究所)

2-3 世界との比較 世界都市総合ランキング(分分野別)

世界主要40都市と比較した日本国内主要9都市※の位置づけ(分分野別)

経済			研究・開発			文化・交流			居住			環境			交通・アクセス			
順位	都市名	スコア	順位	都市名	スコア	順位	都市名	スコア	順位	都市名	スコア	順位	都市名	スコア	順位	都市名	スコア	
1	Tokyo	338.9	1	New York	217.3	1	London	353.5	1	Paris	298.1	1	Kyoto	210.9	1	Paris	251.3	
2	New York	327.5	2	Tokyo	162.1	2	Paris	264.4	2	Osaka	294.5	2	Tokyo	208.4	2	London	251.6	
3	Beijing	297.0	3	London	133.9	3	New York	257.7	3	Fukuoka	201.3	3	Kobe	206.1	3	Amsterdam	215.5	
4	London	282.0	4	London	130.8	4	Berlin	169.7	4	Vancouver	201.3	4	Stockholm	205.2	4	Seoul	205.2	
5	Hong Kong	282.9	5	Boston	117.8	5	Singapore	167.4	5	Vienna	209.3	5	Geneva	203.2	5	Hong Kong	205.2	
6	Singapore	259.4	6	Los Angeles	116.4	6	Barcelona	159.5	6	Barcelona	159.5	6	Zurich	202.7	6	Frankfurt	204.1	
7	Shanghai	253.6	7	Stoul	109.1	7	Tokyo	157.0	7	Amsterdam	280.0	7	Sao Paulo	199.8	7	New York	197.5	
8	Zurich	236.4	8	Singapore	108.6	8	Los Angeles	150.4	8	Los Angeles	150.4	8	Hiroshima	199.7	8	Tokyo	187.5	
9	Paris	234.1	9	Chicago	96.6	9	Beijing	150.2	9	Vienna	278.4	9	Madrid	190.7	9	Singapore	182.8	
10	Washington, D.C.	231.8	10	Hong Kong	88.7	10	Vienna	150.1	10	Sapporo	278.4	10	Venna	195.9	10	Istanbul	182.0	
11	Geneva	229.6	11	San Francisco	80.4	11	Istanbul	149.0	11	Kyoto	277.5	11	Berlin	193.7	11	Shanghai	162.4	
12	Sydney	226.4	12	Osaka	71.2	12	Brussels	145.3	12	Stockholm	277.5	12	Copenhagen	191.7	12	Brussels	167.8	
13	Seoul	222.6	13	Shanghai	70.3	13	Sydney	145.3	13	Barcelona	277.3	13	Frankfurt	191.0	13	Milan	157.2	
14	Copenhagen	214.7	14	Washington, D.C.	70.1	14	Milan	128.6	14	Saitama	277.0	14	Barcelona	190.4	14	Moscow	154.8	
15	Toronto	212.6	15	Beijing	66.6	15	Seoul	126.6	15	Berlin	275.8	15	Hiroshima	187.6	15	Barcelona	152.4	
16	Amsterdam	211.4	16	Berlin	64.9	16	Madrid	126.3	16	Taipei	275.7	16	Sapporo	185.8	16	Madrid	149.3	
17	Stockholm	209.3	17	Amsterdam	61.8	17	Hong Kong	125.2	17	Sendai	273.5	17	London	182.2	17	Toronto	146.9	
18	Frankfurt	207.4	18	Zurich	59.9	18	Amsterdam	124.9	18	Tokyo	271.0	18	Seoul	179.5	18	Bangkok	146.8	
19	Berlin	205.9	19	Sydney	57.7	19	Moscow	119.8	19	Copenhagen	270.4	19	Sydney	174.9	19	Copenhagen	141.2	
20	Vancouver	196.2	20	Toronto	54.3	20	Chicago	114.7	20	Milan	270.2	20	Singapore	174.0	20	Osaka	140.7	
21	Vienna	194.6	21	Kyoto	53.0	21	Bangkok	113.7	21	Geneva	267.0	21	Amsterdam	173.6	21	Kawasaki	139.7	
22	Osaka	191.1	22	Stockholm	51.9	22	Shanghai	109.7	22	Brussels	265.5	22	Yokohama	172.2	22	Vienna	139.1	
23	San Francisco	189.1	23	Yokohama	51.7	23	Mexico City	105.9	23	Zurich	264.1	23	Osaka	168.4	23	Boston	138.3	
24	Taipei	189.1	24	NAGOYA	51.2	24	Toronto	97.6	24	Toronto	263.9	24	Paris	167.3	24	Kuala Lumpur	138.2	
25	Boston	182.8	25	Vancouver	51.5	25	Stockholm	93.5	25	Kuala Lumpur	262.2	25	NAGOYA	165.1	25	Berlin	137.4	
26	Chicago	178.5	26	Fukuoka	50.5	26	San Francisco	92.5	26	Frankfurt	262.0	26	Saitama	164.7	26	Yokohama	137.7	
27	Los Angeles	175.6	27	Barcelona	49.8	27	Washington, D.C.	79.9	27	Yokohama	257.4	27	Washington, D.C.	161.9	27	Saitama	136.9	
28	Moscow	172.7	28	Vienna	47.4	28	Osaka	76.2	28	Osaka	256.9	28	Los Angeles	160.2	28	Taipei	135.4	
29	Yokohama	169.5	29	Moscow	46.7	29	Vancouver	74.3	29	London	253.4	29	Vancouver	157.1	29	Chicago	135.8	
30	Hiroshima	163.4	30	Geneva	45.6	30	Copenhagen	71.8	30	Madrid	252.0	30	New York	155.6	30	Sydney	133.8	
31	Kyoto	160.8	31	Fukuoka	44.6	31	Kuala Lumpur	71.3	31	Frankfurt	245.4	31	Brussels	155.4	31	Beijing	130.3	
32	Mexico City	154.2	32	Madrid	43.8	32	Boston	70.4	32	Mexico City	239.3	32	Fukuoka	153.5	32	Zurich	127.0	
33	Fukuoka	153.4	33	Sapporo	43.7	33	Frankfurt	67.2	33	Soul	237.0	33	San Francisco	152.7	33	Stockholm	123.7	
34	Saitama	151.3	34	Sendai	42.4	34	Cairo	55.8	34	Cairo	236.1	34	Toronto	150.4	34	Mexico City	119.9	
35	Sapporo	147.6	35	Kobe	41.1	35	Zurich	47.8	35	Sydney	234.4	35	Milan	148.4	35	Vancouver	119.7	
36	Sao Paulo	146.9	36	Copenhagen	39.9	36	Sao Paulo	43.9	36	Beijing	226.3	36	Boston	143.5	36	Fukuoka	118.0	
37	Sendai	136.9	37	Istanbul	39.8	37	Mumbai	41.6	37	Mumbai	222.7	37	Mexico City	142.0	37	San Francisco	110.6	
38	Barcelona	135.3	38	Hiroshima	38.9	38	Taipei	41.4	38	Istanbul	221.9	38	Kawasaki	139.9	38	Cairo	106.8	
39	Bangkok	133.7	39	Kyoto	37.4	39	Kyoto	39.2	39	Hong Kong	218.3	39	Hong Kong	137.9	39	Washington, D.C.	104.2	
40	Cairo	113.6	40	Saitama	37.3	40	Fukuoka	33.4	40	Bangkok	215.9	40	Bangkok	135.6	40	Los Angeles	103.5	

※世界主要40都市(日本では東京、大阪、福岡)と比較した、人口100万人以上の国内主要9都市の位置づけ

居住：上位に位置づけ

研究・開発：国内上位に位置づけ

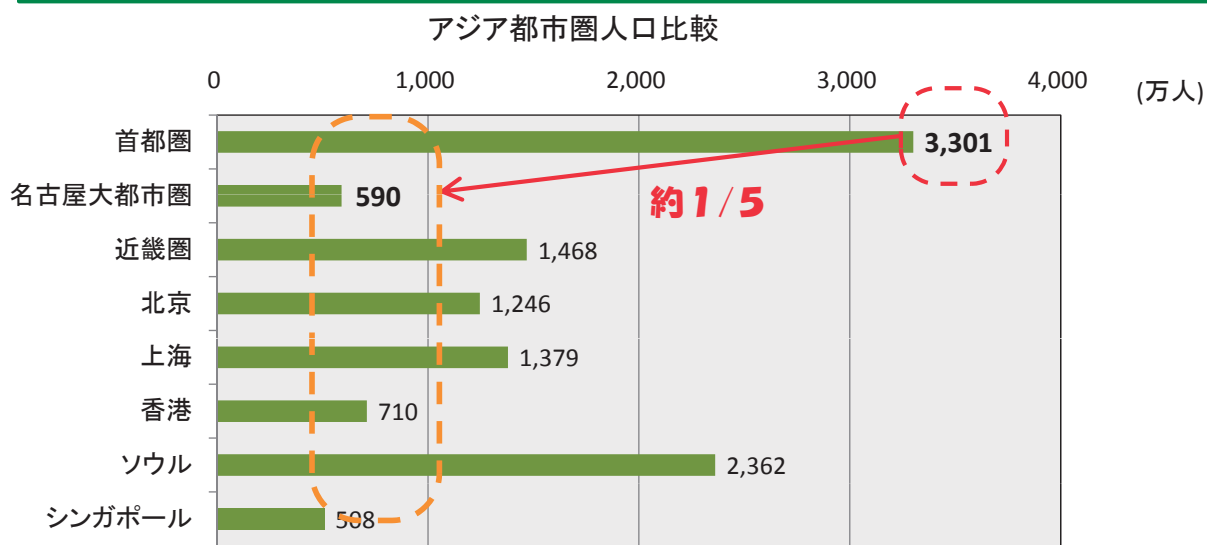
文化・交流／交通・アクセス：下位に位置づけ

出典：世界の都市総合ランキング
Global Power City Index2012
(一般財団法人 森記念財団 都市戦略研究所)

3 ヒト(人材育成・女性活躍・高齢者)

3-1 ヒト 人口(アジア都市圏人口比較)

- 名古屋大都市圏の人口は、香港やシンガポールと同規模。
- 首都圏50km圏の人口はアジア都市圏最多 名古屋大都市圏は首都圏50km圏の1/5程度。



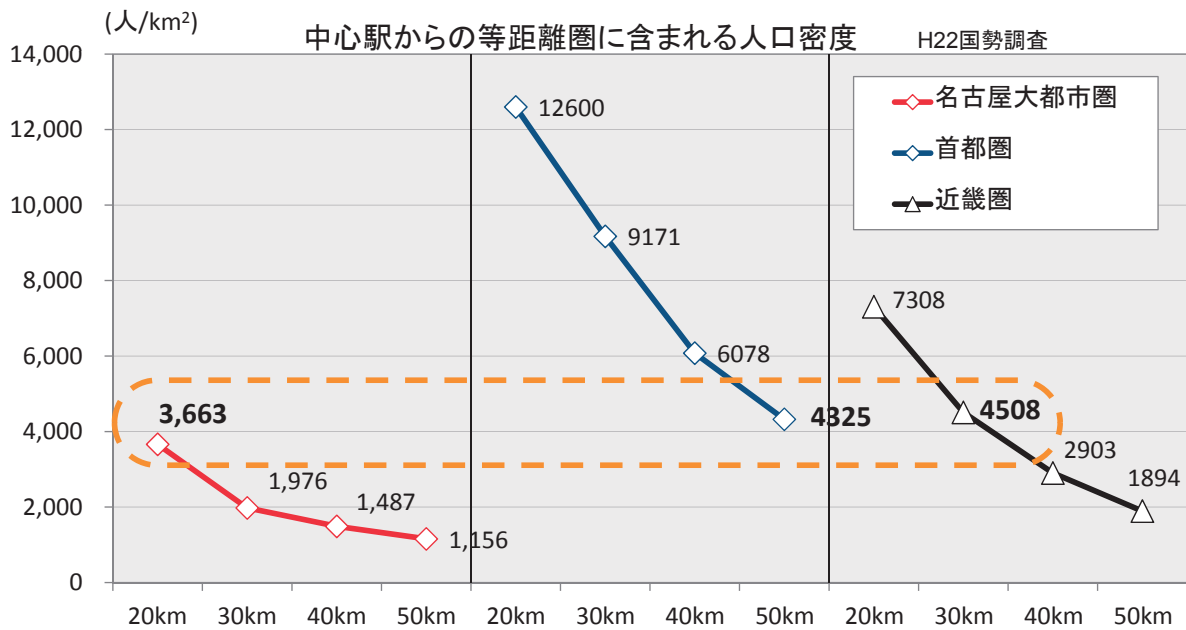
国勢調査、中国統計局、韓国統計局、シンガポール統計局

(※三大都市圏及びソウル、シンガポールは2010年、北京、上海、香港は2009年の数値)

首都圏:東京駅から同心円50km圏、名古屋大都市圏:名古屋駅から同心円40km圏、名古屋駅から時間圏45分圏、通勤・通学圏5%圏、近畿圏:大阪駅から同心円50km圏、北京:北京市、上海:上海市、香港:香港特別行政区、ソウル:ソウル市+仁川市+京畿道、シンガポール:シンガポール共和国

3-2 ヒト 人口(中心駅からの距離と人口密度)

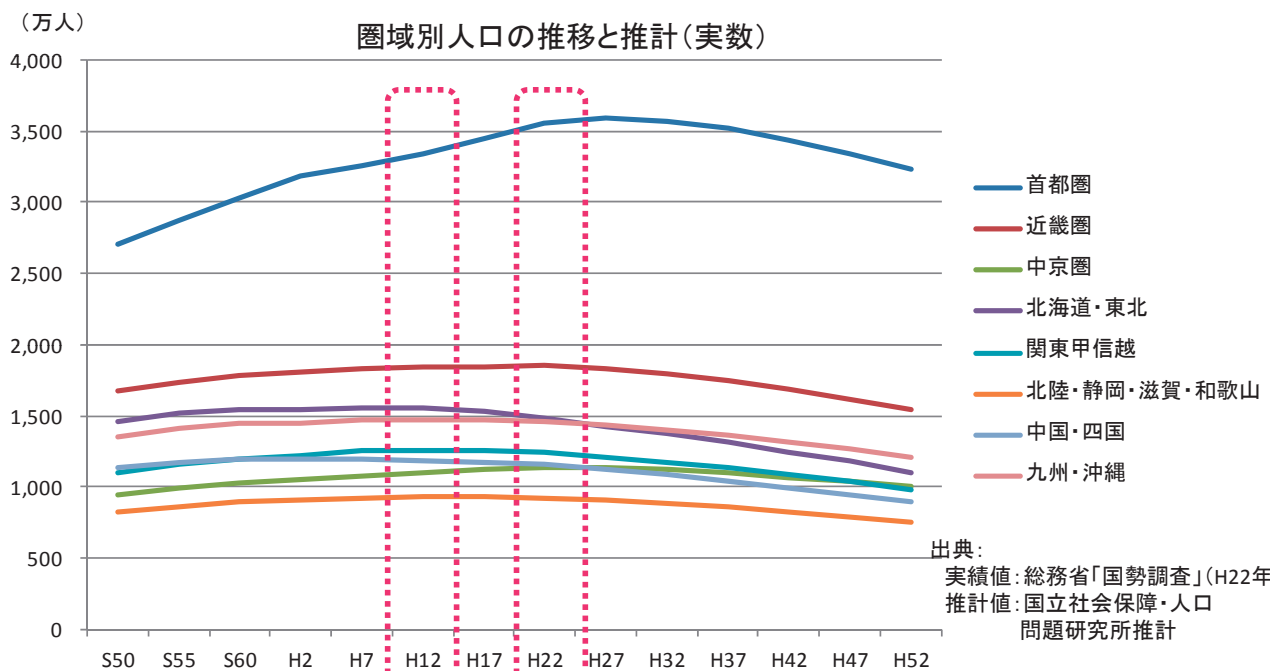
○名古屋大都市圏20km圏の人口密度は、首都圏50km圏、近畿圏30km圏に相当。



出典: リニア中央新幹線開業に向けた都市機能検討調査業務委託 報告書(H24年3月 名古屋市) 25

3-3 ヒト 人口の推移と推計(圏域別) ①

○首都圏、中京圏の人口はまだ伸びているが、近畿圏は減少の兆し。
○地方圏は平成12年あたりから減少に転じた。

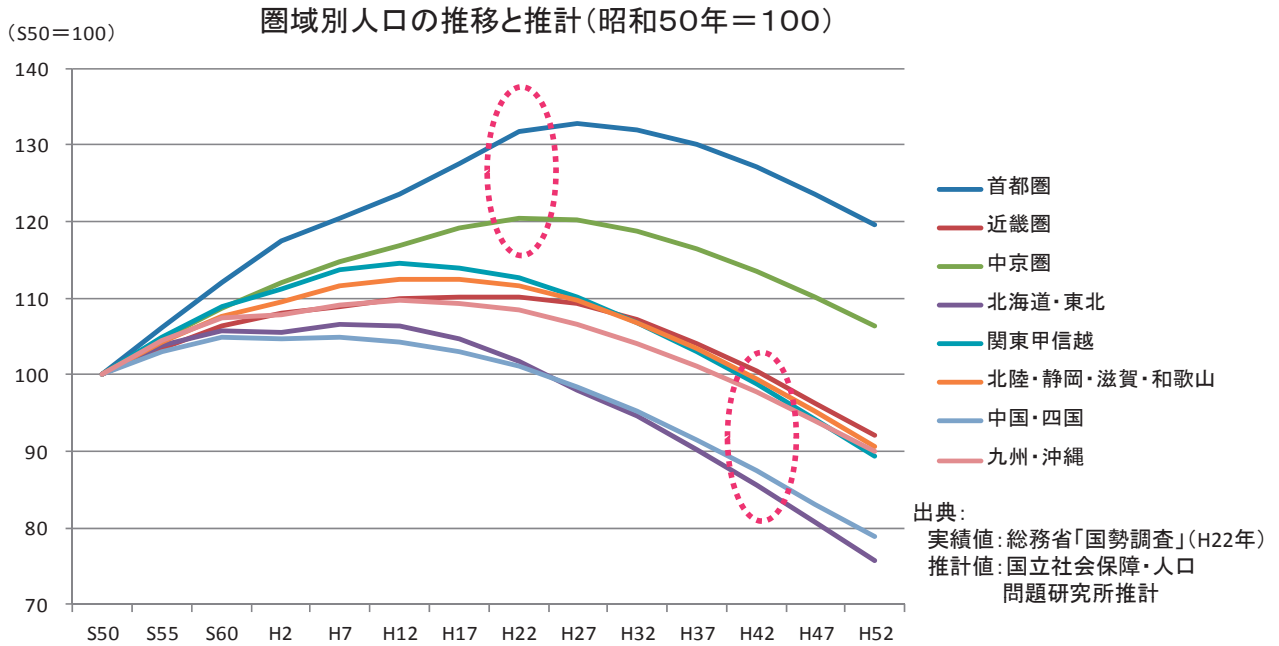


出典: 実績値: 総務省「国勢調査」(H22年)
推計値: 国立社会保障・人口問題研究所推計

※ 首都圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 / 近畿圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 / 中京圏: 岐阜県、愛知県、三重県 / 東北: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県 / 関東甲信越: 茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、山梨県、長野県 / 北陸: 富山県、石川県、福井県 / 中国・四国: 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県 / 九州: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

3-3 ヒト 人口の推移と推計(圏域別) ②

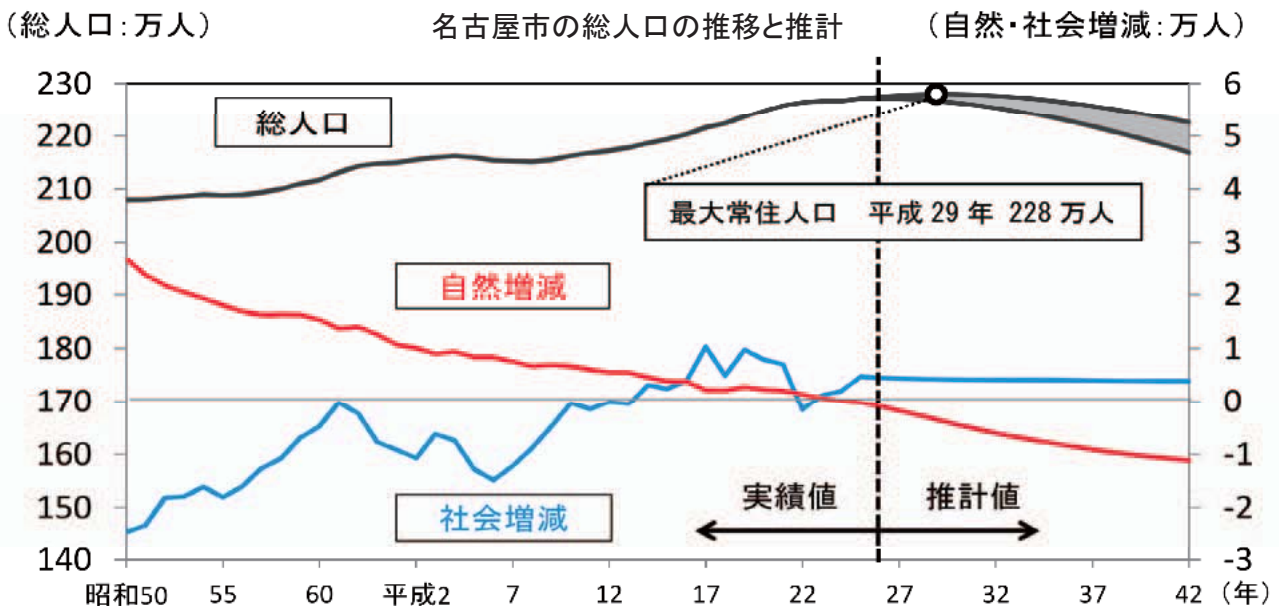
- 平成22年には、昭和50年比で、首都圏1.3倍、中京圏1.2倍を超えた。
- 首都圏・中京圏以外は、平成42年には昭和50年の水準以下にまで低下すると推計されている。



※ 首都圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 / 近畿圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 / 中京圏: 岐阜県、愛知県、三重県 / 東北: 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県 / 関東甲信越: 茨城県、栃木県、群馬県、新潟県、山梨県、長野県 / 北陸: 富山県、石川県、福井県 / 中国・四国: 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県 / 九州: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

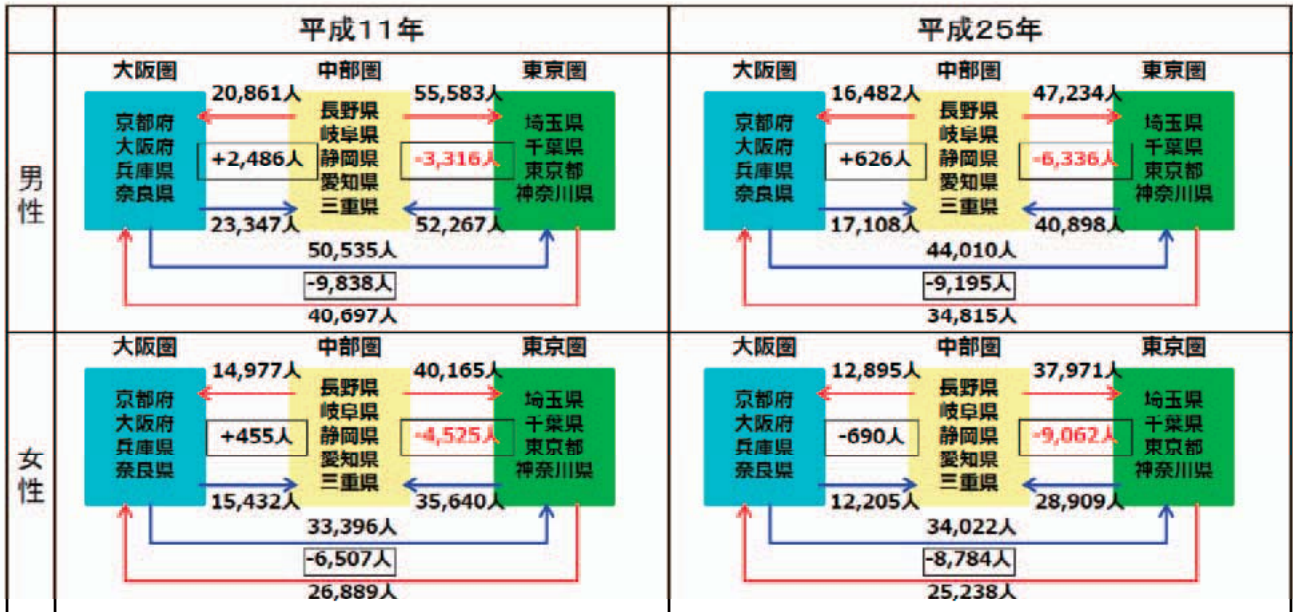
3-4 ヒト 人口の推移と推計(名古屋市)

- 平成25年には名古屋市においても死亡数が出生数を上回る自然減となる。
- 自然減の傾向は今後も続き、他地域から本市への社会移動については、転入超過が続くものと想定されている。
- 名古屋市の常住人口は、平成29年頃には減少に転じると推計されている。



3-5 ヒト 移動(3大都市圏の流出入状況)

○平成11年から平成25年の間に中部圏から東京圏への人口の流出は約2倍に増加。

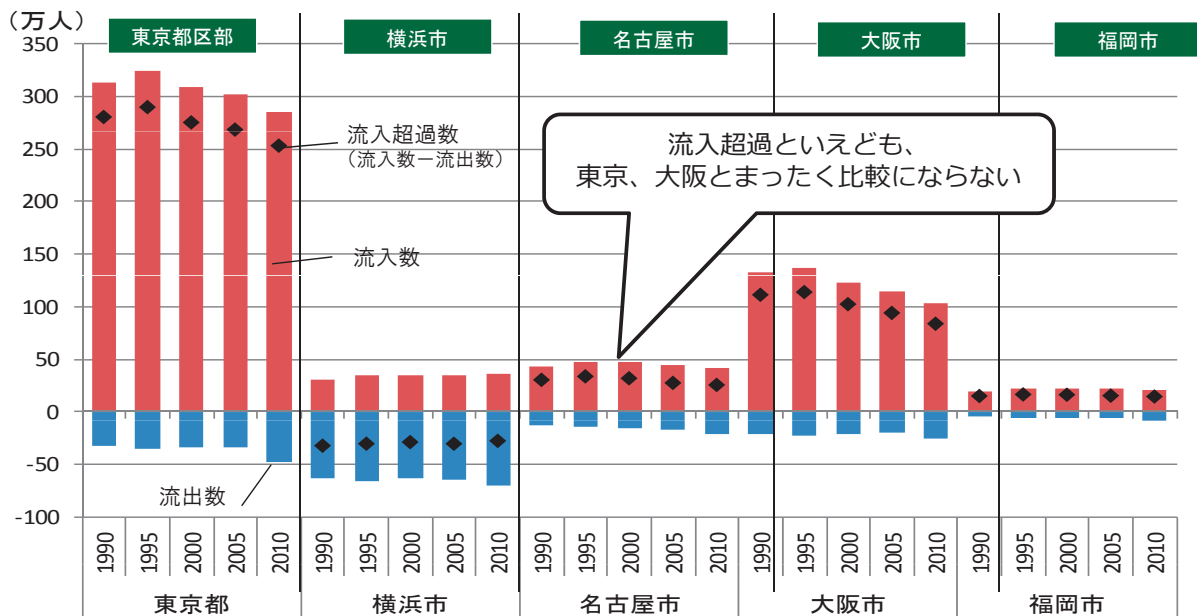


出典) 中部地方整備局「中部圏広域地方計画 参考資料」(2015年3月)

3-6 ヒト 移動(5大都市就業者流出入の推移)

○大都市は流入超過の傾向があるが、東京への流入が圧倒的。
○東京、名古屋、大阪では流入が減少。

5大都市就業者流出入の推移



東京に取られているため横浜は流出超過

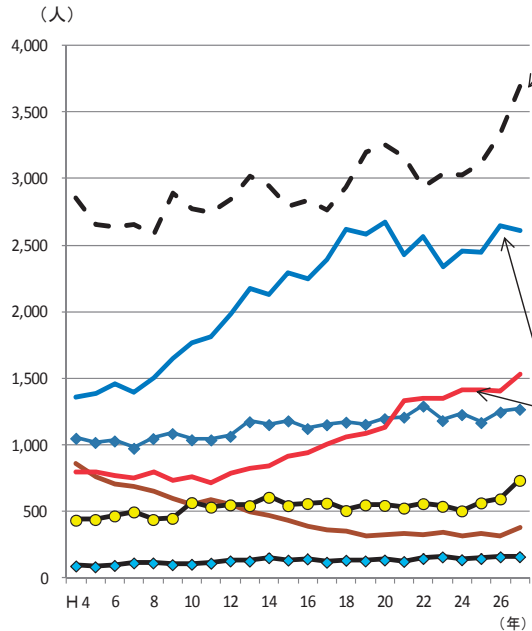
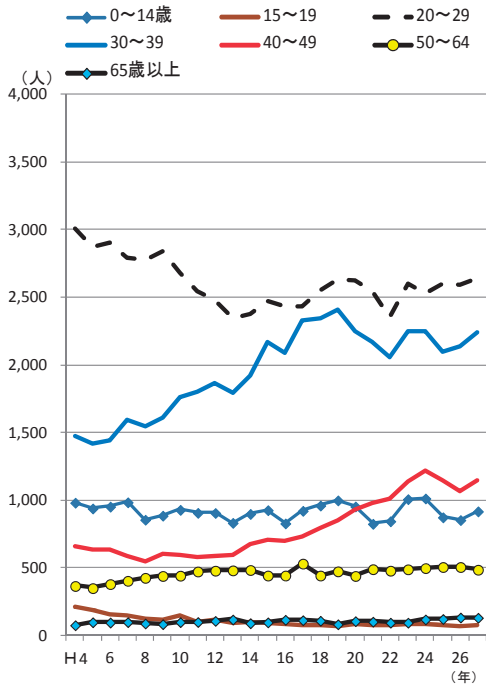
出典: 総務省「国勢調査」(H22年)
統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市) 30

3-7 ヒト 移動(東京都の年齢別転出入数の推移)

○事業所数、学校数、支店の展開など圧倒的な差の中で、東京に対しては一貫して転出超過。

東京都からの年齢別転入数の推移

東京都への年齢別転出数の推移



20代
 ・移動数そのものは最大の年齢層
 ・転入・転出とも減少傾向

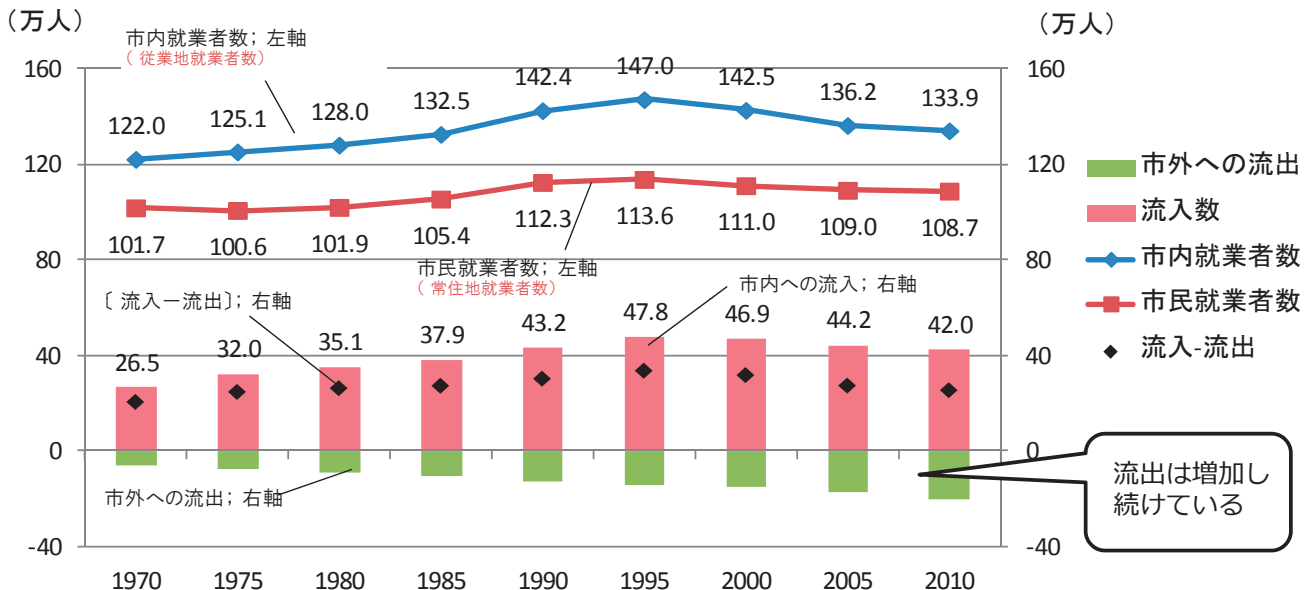
30・40代
 ・この間、最も移動が活発化した年齢層
 ・支店の増大等による転勤等の影響か

出典: 統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市) 愛知県人口動向調査(名古屋市)

3-8 ヒト 移動(名古屋市の就業者数と流入の推移)

○名古屋市の就業者数は平成7年をピークに減少。
 ○市内への流入も減少。

名古屋市の就業者数と流入の推移



流出は増加し続けている

出典: 統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市) 総務省「国勢調査」(H22年)

3-9 ヒト 高齢者人口の推計

○大都市では郊外部を中心に高齢者（85歳以上の高齢者）の急速な増加が予測されている。

大都市圏における高齢者人口の推移と推計（2010年→2040年）

		2010年	2040年	増加数	増加率
首都圏	65～74歳	414万人	517万人	103万人	25%
	75～84歳	239万人	333万人	94万人	39%
	85歳以上	79万人	270万人	190万人	240%
中京圏	65～74歳	133万人	150万人	17万人	12%
	75～84歳	84万人	102万人	18万人	22%
	85歳以上	29万人	84万人	55万人	191%
近畿圏	65～74歳	233万人	246万人	12万人	5%
	75～84歳	141万人	166万人	25万人	18%
	85歳以上	48万人	149万人	101万人	208%

※首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／近畿圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県／中京圏：岐阜県、愛知県、三重県

出典：まちづくりセミナー資料（H26年10月 公益財団法人都市計画協会）

実績値：総務省「国勢調査」（H22年）、推計値：国立社会保障・人口問題研究所推計

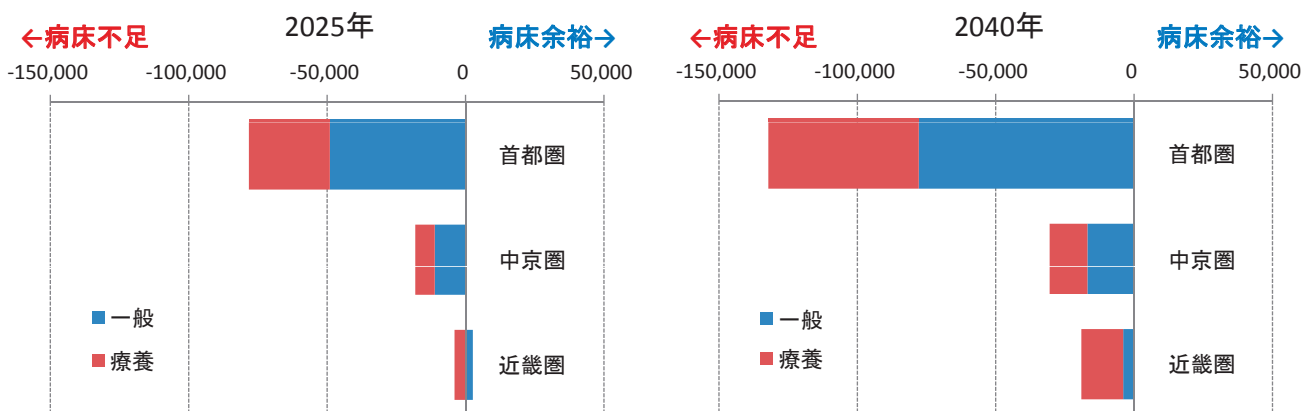
33

3-10 ヒト 必要病床数

○首都圏の必要病床不足数が圧倒的に大きく、2040年には10万を超える見込み。

○中京圏は近畿圏に比べ不足数が大きい。

将来必要病床数（患者流出調整後）



※首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／近畿圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県／中京圏：岐阜県、愛知県、三重県

- 入院患者数予測：性・年齢階級（5歳毎）別人口推計（国立社会人口問題研究所）×入院患者受療率全国平均（2011年患者調査、病院および有床診療所の合計）
- 既存病床数：地方厚生局届出情報（2014年2月現在）、病院および有床診療所の合計病床数
- 基準病床数：各都道府県保健医療計画（2013年3月策定、一般病床＋療養病床の合計）
- 入院患者数：1日あたり入院患者数（2011年10月患者調査、患者住所別、二次医療圏別は病院のみ）
- 患者流出割合：圏内への流入患者割合／圏外への流出患者割合（2011年10月患者調査、入院患者全病床合計）／
- 病床過不足：既存病床数（2014年2月現在）－入院患者数予測

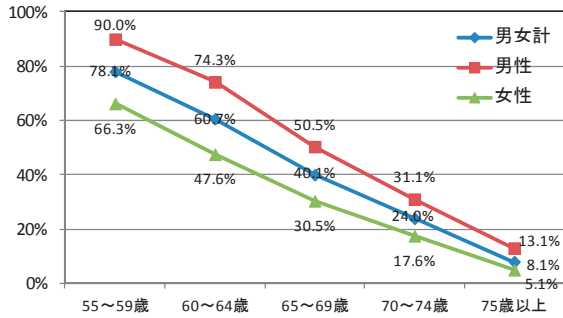
出典：株式会社ケアビューHP（http://www.careview.co.jp/reference/news_release/1079.html）
都道府県別データを圏域で集計

34

3-11 ヒト 高齢者の人材活用(65歳以降の就業意向等)

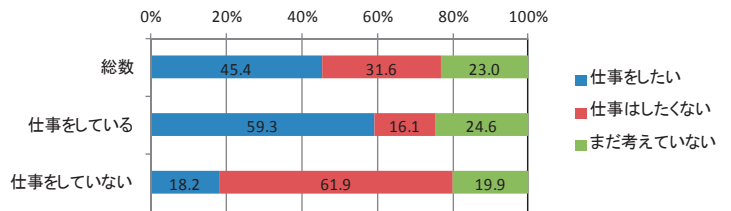
○高齢者には一定の就業意向があり、今後の人材活用が期待される。

年齢階層別就業率



出典：総務省「労働力調査」(H26年)
※年平均の値

65歳以降(65-69歳)における就業意向

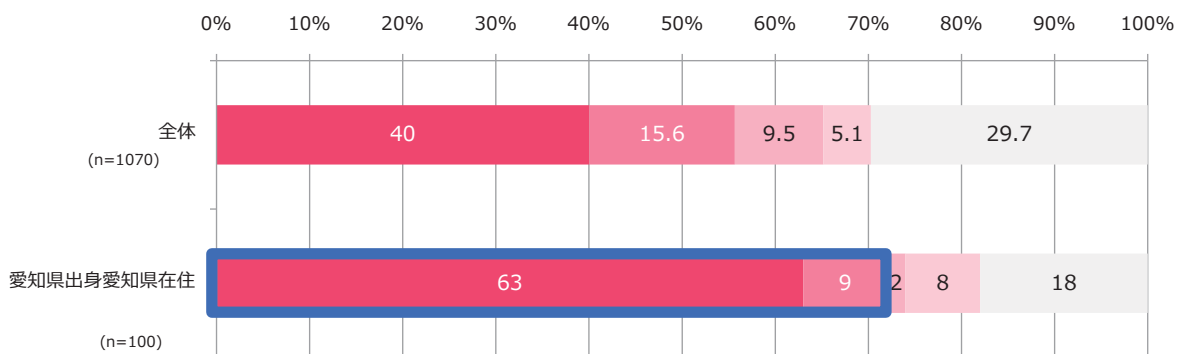


出典：厚生労働省「中高年者縦断調査」(H25年)
※対象は60-64歳の男女、

3-12 ヒト 女性の就労意識①

○愛知県出身の女性は、勤務地において地元志向が非常に強い。

Q. あなたは、就職活動において地元就職を考えたことはありますか。(女性社会人 n=100)



■ 考えて、地元

■ 考えて、地元近くの都会

■ 考えたが、地元から遠い都会

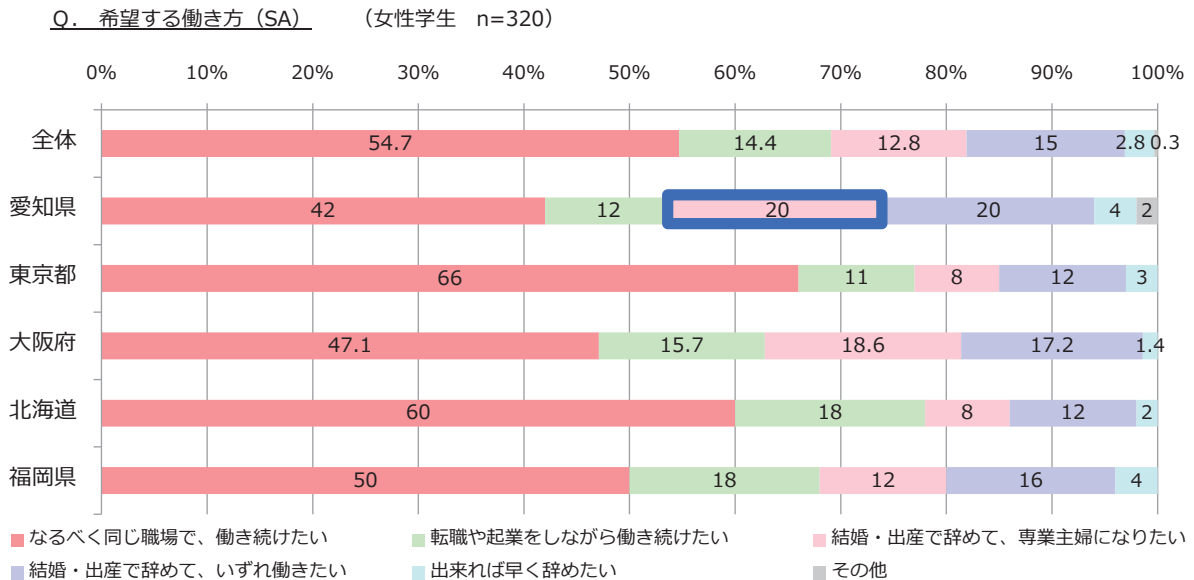
■ 考えたが、別の地方

■ 特に考えなかった

出典：株式会社電通「ワタシゴトプロジェクト アンケート調査結果」

3-12 ヒト 女性の就労意識②

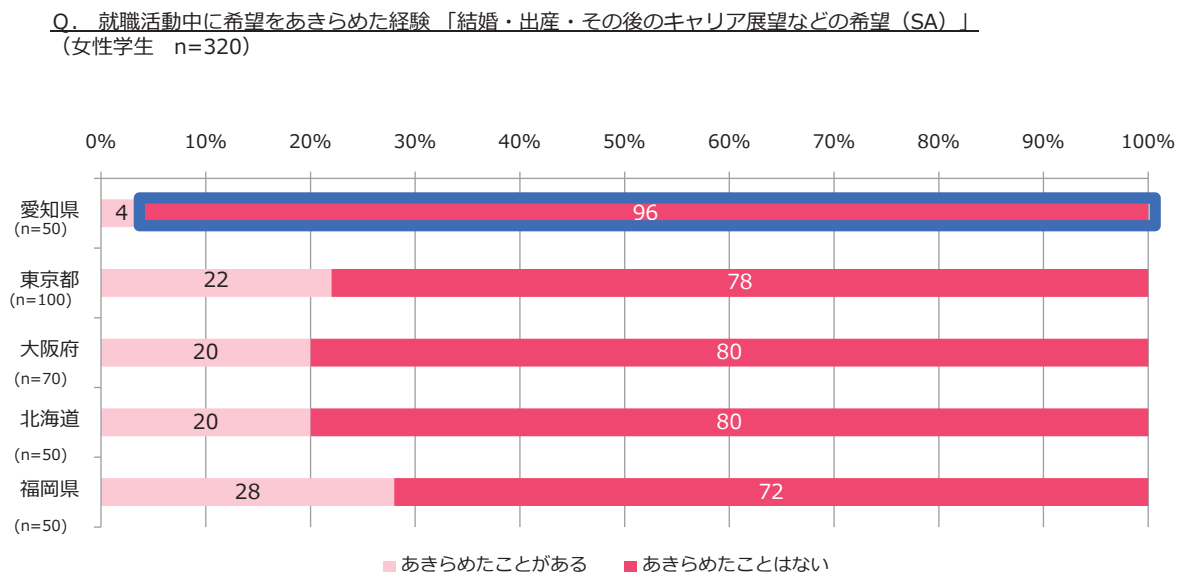
○他県と比較して、愛知県の女性学生には「結婚・出産で仕事を辞めて、専業主婦になりたい」人の割合が多い。



出典：株式会社電通「ワタシゴトプロジェクト アンケート調査結果」

3-12 ヒト 女性の就労意識③

○就職活動時も「結婚・出産・その後のキャリア」は諦めないという女性が多い。

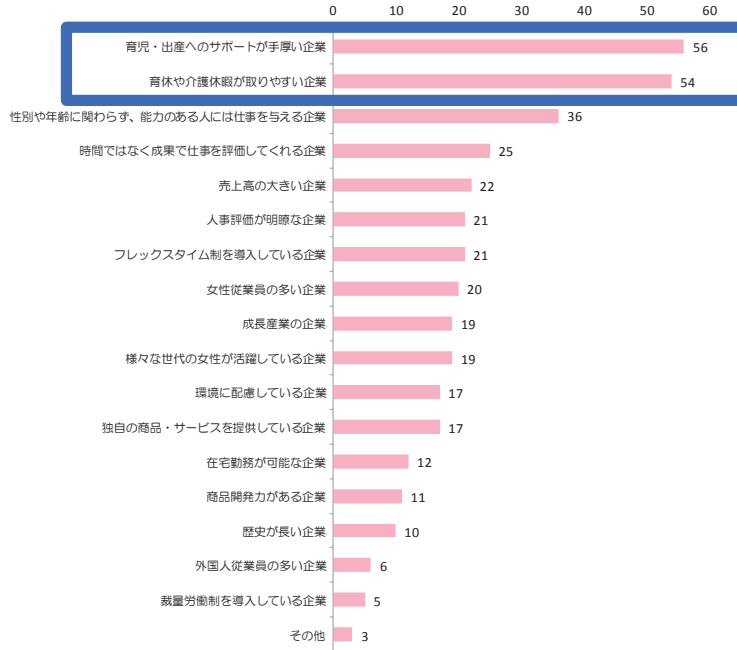


出典：株式会社電通「ワタシゴトプロジェクト アンケート調査結果」

3-12 ヒト 女性の就労意識④

○愛知県の女性は「結婚・出産・育児」を最優先で会社選びをしている。

Q. あなたは、どのような企業で働きたいと思いますか。 (愛知県/女性社会人 n=100)



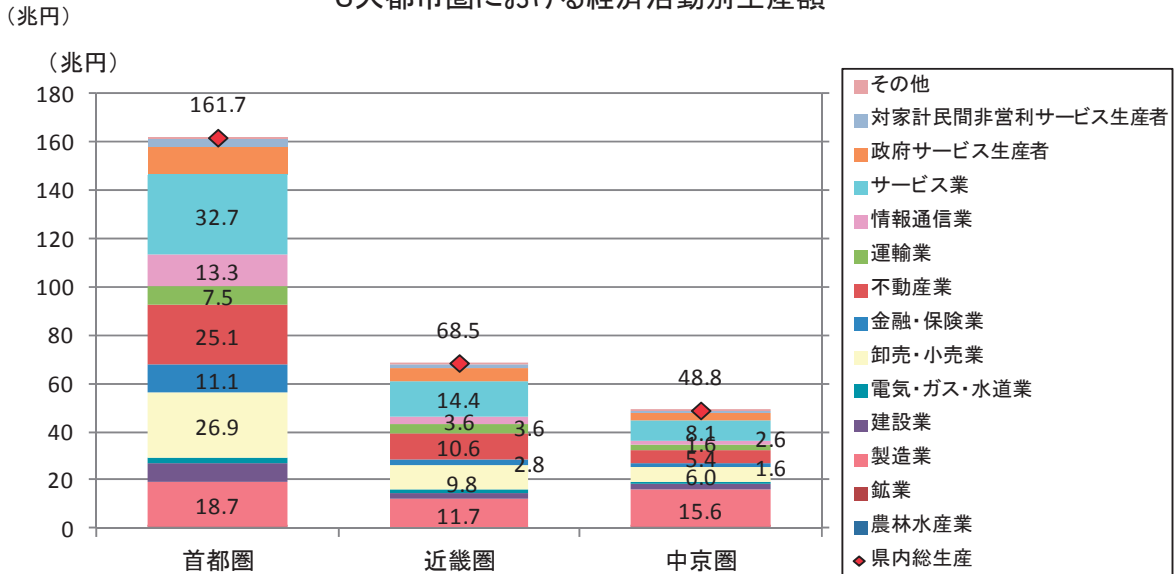
出典:株式会社電通「ワタシゴトプロジェクト アンケート調査結果」

4 産業

4-1 産業 構造(3大都市圏における経済活動別生産額)

○中京圏の生産額は、首都圏の3割程度、近畿圏の7割程度。

3大都市圏における経済活動別生産額



※首都圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／近畿圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県／中京圏:岐阜県、愛知県、三重県

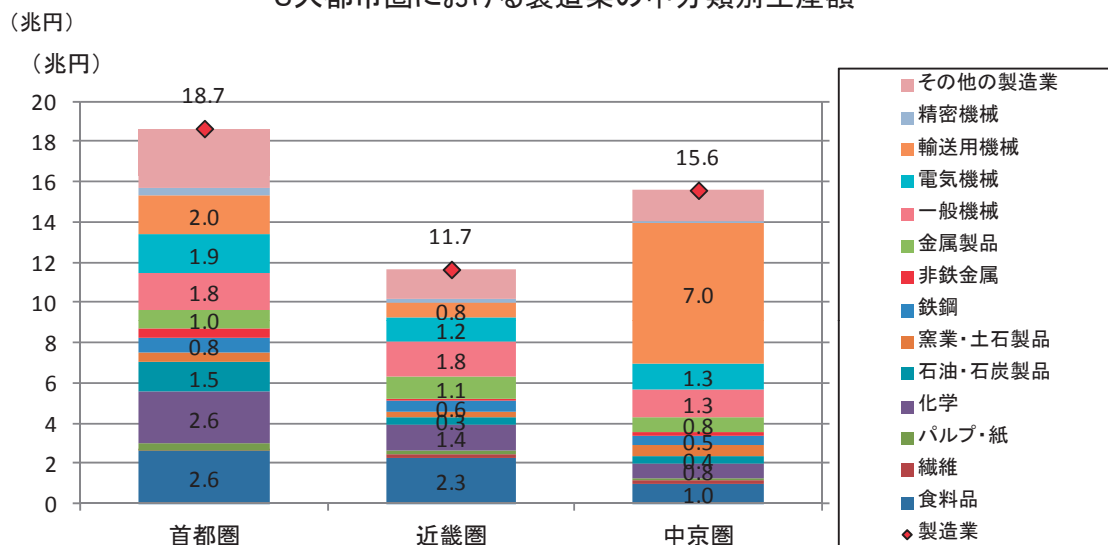
出典:「都府県民経済計算」(H24年度)

41

4-2 産業 構造(3大都市圏における製造業の中分類別生産額①)

○中京圏の製造業生産額は、首都圏の8割程度。

3大都市圏における製造業の中分類別生産額



※首都圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／近畿圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県／中京圏:岐阜県、愛知県、三重県

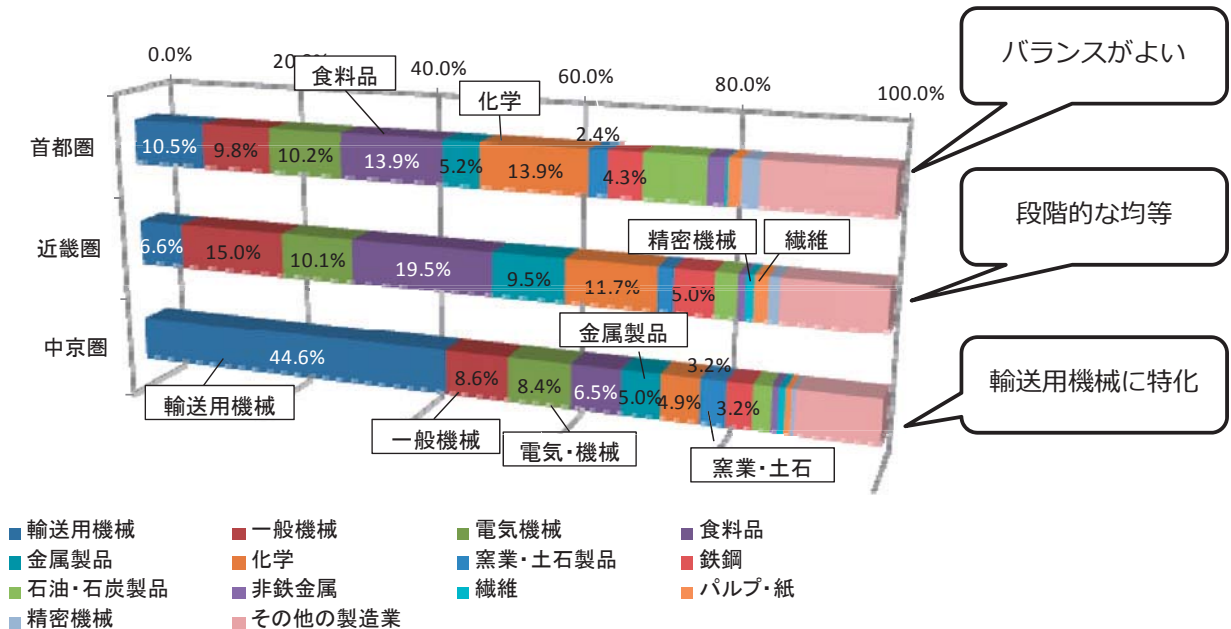
出典:「都府県民経済計算」(H24年度)

42

4-2 産業 構造(3大都市圏における製造業の中分類別生産額②)

○首都圏はバランスがよい、近畿圏は段階的な均等、中京圏は輸送用機械に特化。

3大都市圏における製造業の中分類別構成比

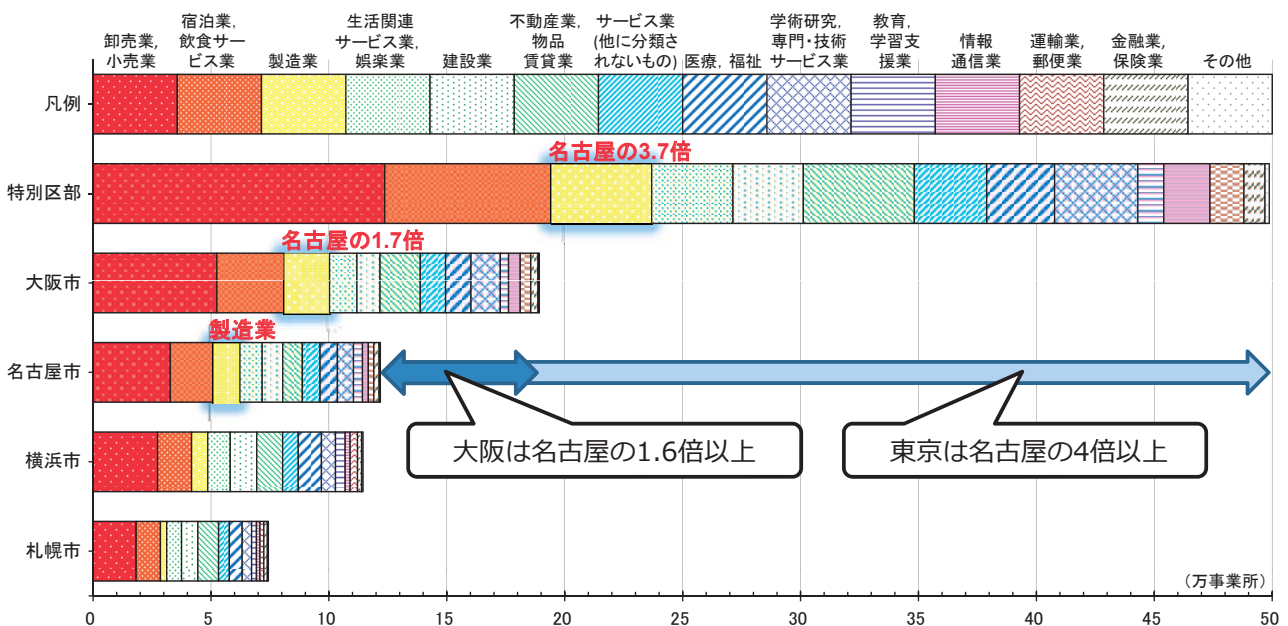


※首都圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 / 近畿圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県 / 中京圏: 岐阜県、愛知県、三重県
出典: 「都府県民経済計算」(H24年度)

4-3 産業 事業所・企業(事業所数:国内主要都市)

○全事業所数(実数)で東京、大阪と大きな差がある。

事業所数(21大都市中上位5位比較)



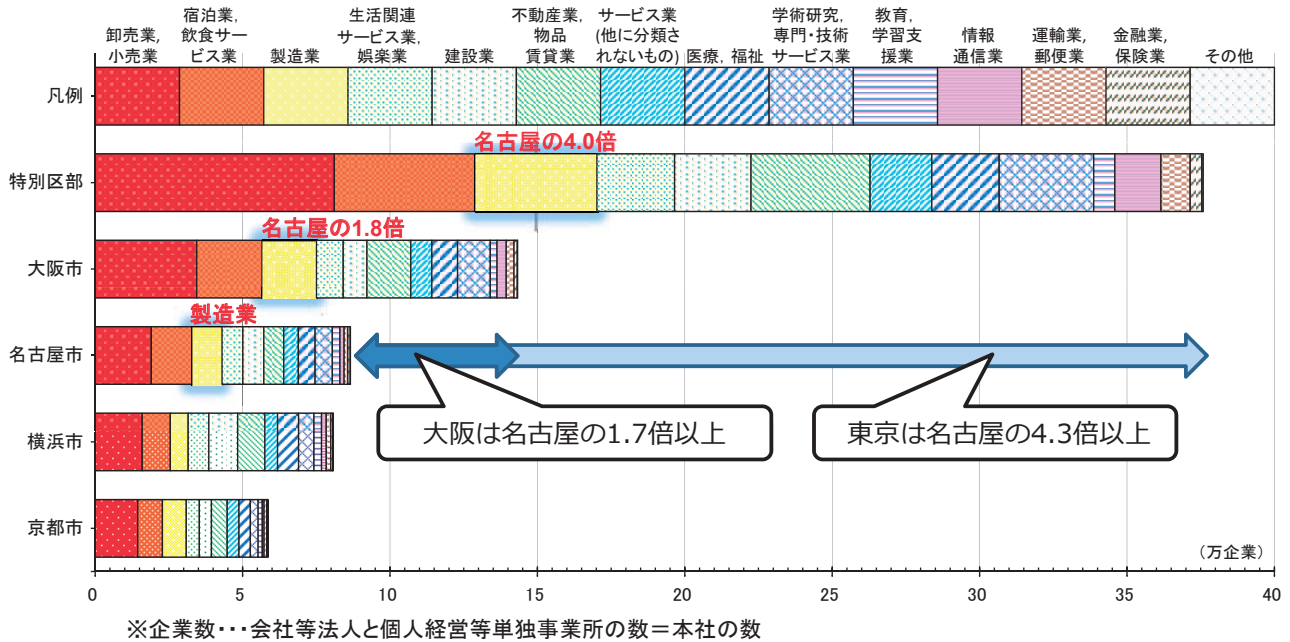
総務省・経済産業省
「平成24年経済センサス・活動調査」確報値(H25年11月)

出典: 統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市)

4-4 産業 事業所・企業(企業数:国内主要都市)

○本社、本店などの中枢機能において、事業所数以上に大きな差がある。

企業数(21大都市中上位5位比較)



総務省・経済産業省
「平成24年経済センサス-活動調査」確報値(H25年11月)

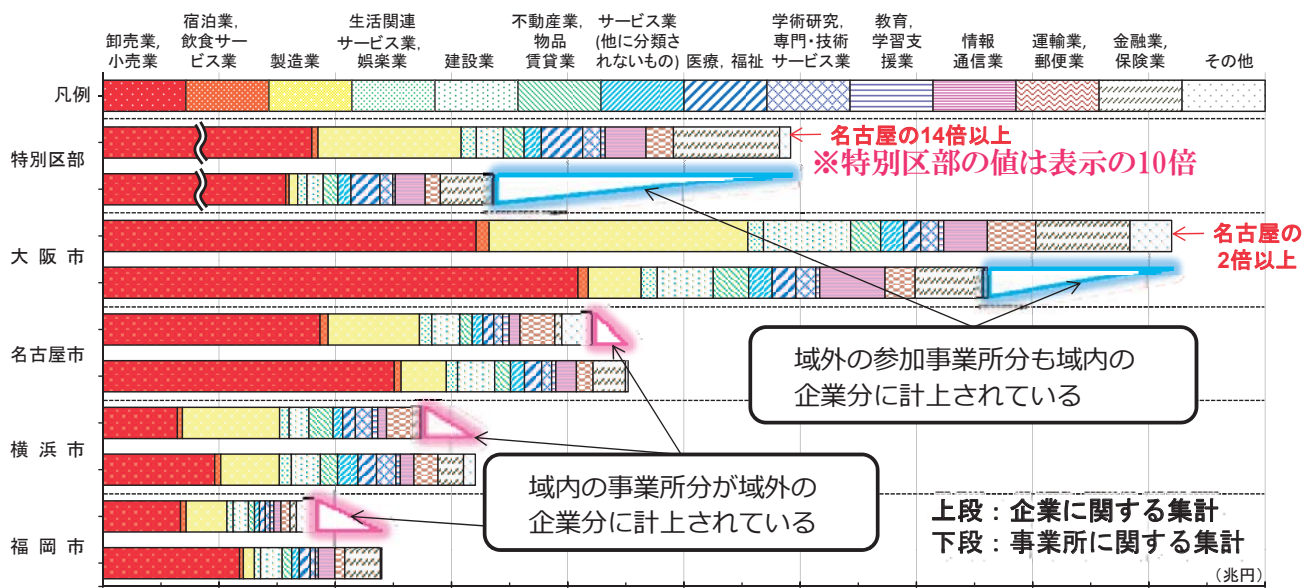
出典:統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市)

45

4-5 産業 事業所・企業(企業・事業所ベースの売上高)

○売上高で企業ベースが事業ベースよりも多いのは東京と大阪のみ。
○企業本社のある東京、大阪が全国の売上を「吸い上げ」ているということもできる。

企業ベースと事業所ベースの売上高比較(21大都市中上位5位比較)



総務省・経済産業省
「平成24年経済センサス-活動調査」確報値(H25年11月)

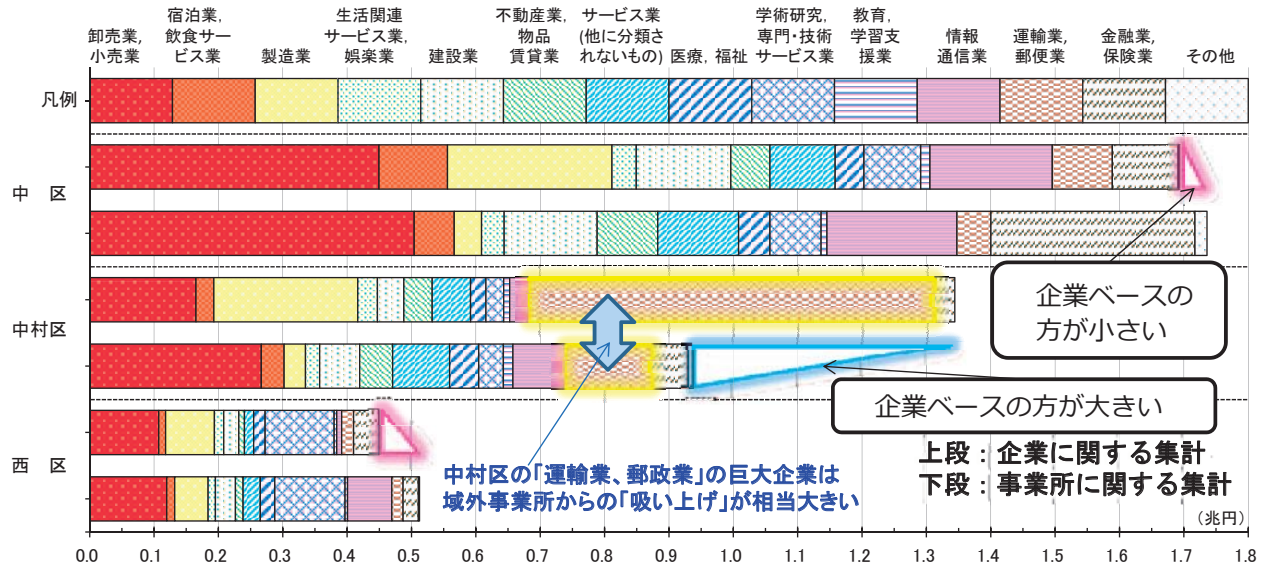
出典:統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市)

46

4-6 産業 事業所・企業(名古屋市区別企業ベース等付加価値額)

- 名古屋では中村区だけが「吸い上げ」ている。
- 巨大企業の影響は非常に大きい。

企業ベースと事業所ベースの区別付加価値額(名古屋市区別)



中村区の「運輸業、郵便業」企業は域外からの「吸い上げ」が大きい
→中村区に本社を置き広域に事業展開している巨大企業の影響が考えられる

総務省・経済産業省

「平成24年経済センサス・活動調査」確報値(H25年11月)

出典：統計データから名古屋市の今の立ち位置を知る(名古屋市)

47

4-7 産業 事業所・企業(過去10年間の本社移転の増減ランキング)

- 必ずしも東京に本社を構える必要が無く、条件次第では東京から本社移転の可能性はある。

過去10年間の本社移転の増減ランキング

上位3位は東京に隣接する埼玉県、神奈川県、千葉県

順位	都道府県名	増減数	順位	都道府県名	増減数	順位	都道府県名	増減数	順位	都道府県名	増減数
1	※埼玉県	1,324	13	長野県	46	25	岩手県	3	37	愛媛県	▲17
2	※神奈川県	991	14	福島県	42	26	沖縄県	0	38	秋田県	▲18
3	※千葉県	833	15	宮城県	38	27	山口県	▲4	39	香川県	▲19
4	※兵庫県	288	15	群馬県	38	28	鳥取県	▲5	40	福井県	▲20
5	※茨城県	236	17	※鹿児島県	30	29	富山県	▲7	41	大分県	▲30
6	※奈良県	152	18	京都府	29	29	高知県	▲7	42	長崎県	▲35
7	滋賀県	75	19	静岡県	27	29	宮崎県	▲7			
8	岐阜県	74	20	新潟県	20	32	石川県	▲9	44	広島県	▲56
9	※栃木県	69	21	山梨県	14	33	島根県	▲10	45	愛知県	▲152
10	※三重県	63	22	佐賀県	13	34	青森県	▲11	46	*大阪府	▲1,154
11	岡山県	55	23	山形県	12	35	和歌山県	▲16	47	*東京都	▲2,891
12	福岡県	48	24	徳島県	11	35	熊本県	▲16			

※10年連続プラス *10年連続マイナス

■首都圏 ■近畿圏 ■中京圏

東京都は最下位

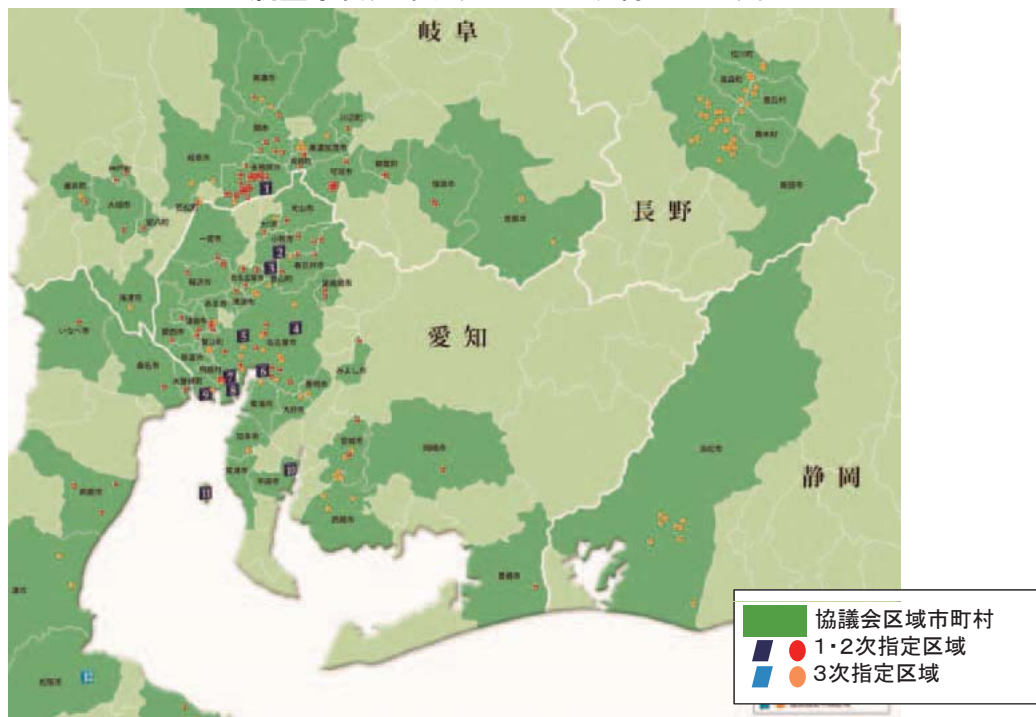
出典：リニア中央新幹線対応検討調査報告書(H26年3月 愛知県)

48

4-8 産業 航空宇宙産業(特区区域図)

- 航空宇宙産業をリードするために、岐阜県と愛知県の一部が国際戦略特区に指定。
- 現在では愛知県、岐阜県だけでなく、三重県、伊那谷、西遠まで波及。

アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区 区域図



出典: 愛知県「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会区域図」

4-9 産業 主要インキュベーター施設(東海3県)

- 名古屋市を中心に岐阜市や四日市市にインキュベーター施設が立地。
- インキュベーター施設を有する大学も複数ある。



名称	所在地
● nabi金山	名古屋市市中川区
● nabi白金	名古屋市昭和区
デザインラボ	名古屋市中区
● クリエイション・コア名古屋	名古屋市守山区
● サイナス交流プラザ	名古屋市守山区
● 名古屋医工連携イノベーション	名古屋市中村区
● 創業プラザあいち	名古屋市中村区
あいちベンチャーハリス	名古屋市中区
中部産学官連携研究棟	名古屋市守山区
名古屋大学イノベーション施設	名古屋市中村区
名古屋工業大学イノベーション施設	名古屋市中村区
COMBI本陣	名古屋市中村区
豊橋技術科学大学イノベーション施設	豊橋市
豊橋サイエンス7	豊橋市
一宮市SOHOイノベーション	一宮市

名称	所在地
● ソフトウェアパルク トリムコア	大垣市
● VRテックセンター 技術開発室	各務原市
アネックステック2	各務原市
岐阜市創業支援ルーム	岐阜市
岐阜大学イノベーション施設	岐阜市
多治見市起業センター	多治見市
テクノステイア四日市	四日市市
じばさん三重	四日市市
津サイエンスステイアのつピア	津市
三重大学キャンパス・イノベーション	津市
ゆめテクノ伊賀	伊賀市
伊勢市産業支援センター ビジネス・イノベーション	伊賀市

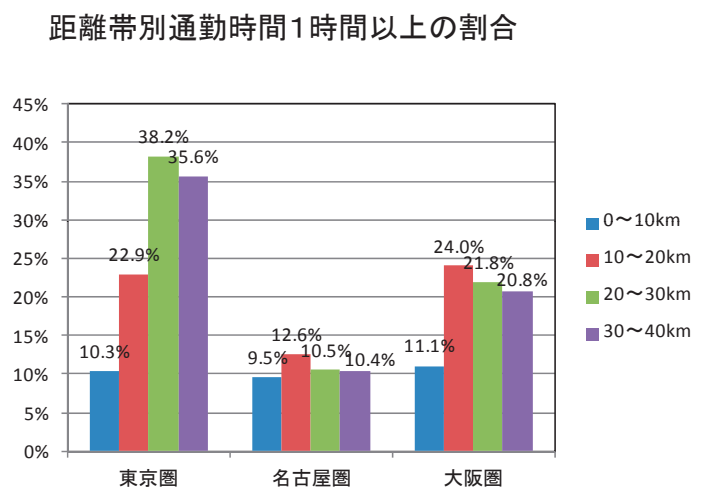
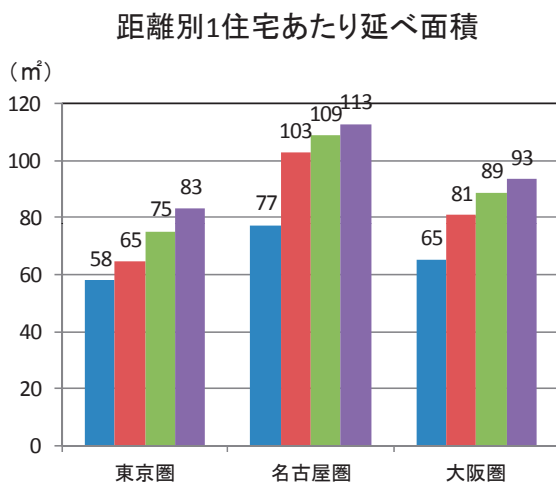
出典: 愛知県「愛知県内主要インキュベーター施設一覧」
中部経済産業局ホームページ

5 生活(通勤・通学、住環境)

51

5-1 生活 住宅・地価(距離別1住宅あたり延べ面積等)

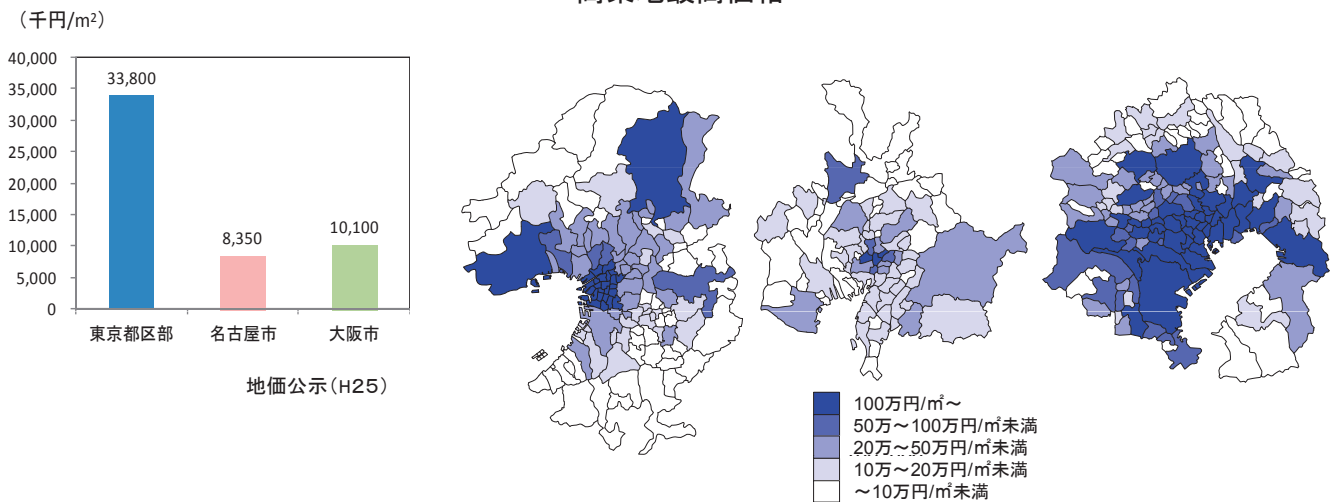
○名古屋圏の住環境は、住宅あたりの延べ面積が広く、通勤時間も短い。



5-2 生活 住宅・地価(商業地最高価格)

- 名古屋市の商業地最高価格は相対的に低く、東京が突出して高い。
- 名古屋大都市圏では、100万円/㎡以上の商業地最高価格は中・中村・東区に限定されている。

商業地最高価格

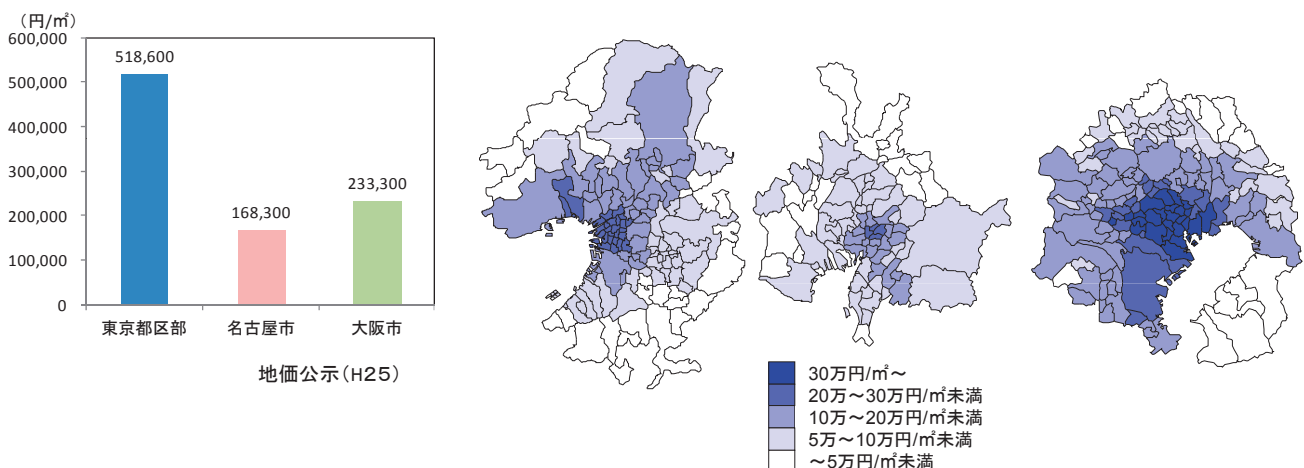


出典:リニア中央新幹線開業に向けた都市機能検討調査業務委託 報告書(H24年3月 名古屋市) 53

5-3 生活 住宅・地価(住宅地平均価格)

- 名古屋市の住宅地平均価格は相対的に低く、東京が突出して高い。
- 名古屋大都市圏には30万円/㎡の地域がなく、20万円/㎡以上も中・東・千種・昭和に分布するのみである。

住宅地平均価格



出典:リニア中央新幹線開業に向けた都市機能検討調査業務委託 報告書(H24年3月 名古屋市) 54

5-4 生活 物価

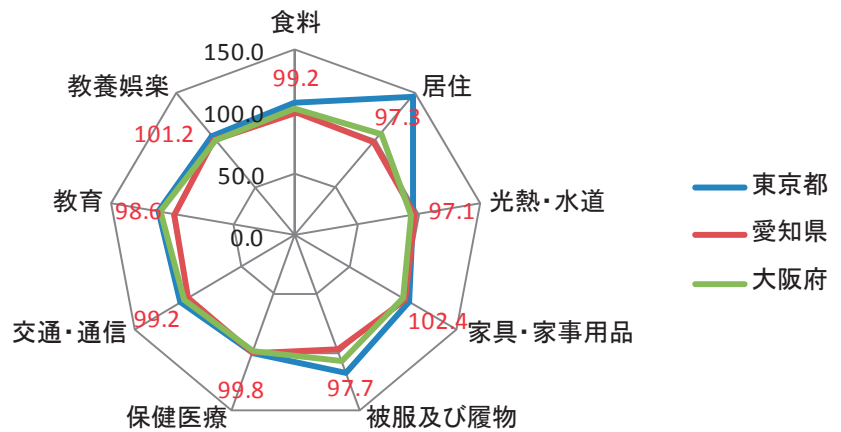
○愛知県は東京都、大阪府に比べ物価が安い。

物価地域差指数(全国平均=100)

上位10位(総合)

東京都	108.5
神奈川県	104.8
京都府	102.8
大阪府	102.0
兵庫県	100.1
広島県	100.0
千葉県	99.8
石川県	99.8
北海道	99.7
愛知県	99.6

東京都・愛知県・大阪府の比較(内訳)



総務省「平成19年全国物価統計調査」

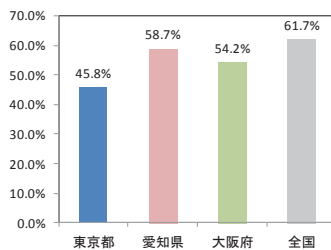
出典:リニア中央新幹線対応検討調査(H26年3月 愛知県)

55

5-5 生活 住環境

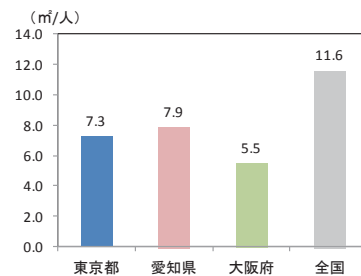
○愛知県は、持ち家率が高く、人口あたり都市公園面積も広いが、人口あたり大型小売店数は同程度、人口あたり飲食店数は少ない。

持ち家率



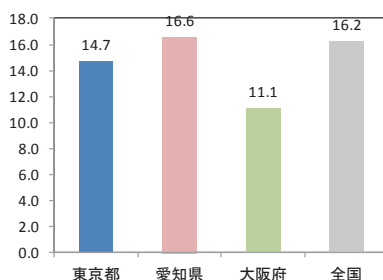
総務省「平成25年住宅土地調査」

人口あたり都市公園面積



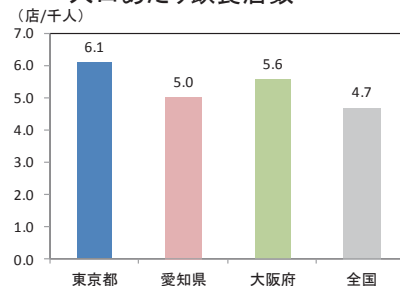
国土交通省「都市公園データベース」(H26. 3公表)

(店/10万人) 人口あたり大型小売店面積



東洋経済「2016年全国大型小売店総覧」

(店/千人) 人口あたり飲食店数



総務省「平成26年経済センサス-基礎調査速報」

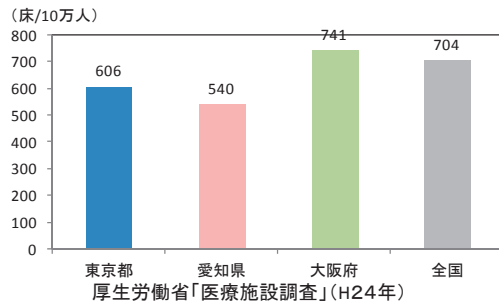
出典:リニア中央新幹線対応検討調査(H26年3月 愛知県)

56

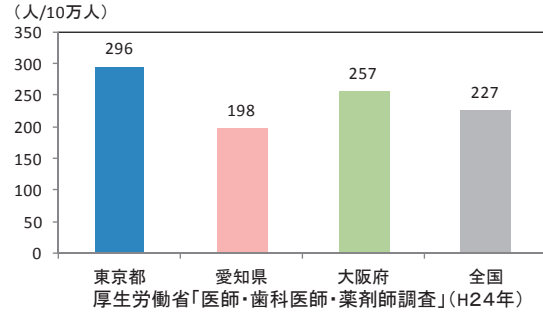
5-6 生活 医療・福祉

○愛知県の医療・福祉環境は、いずれも東京都、大阪府より、やや下回っている。

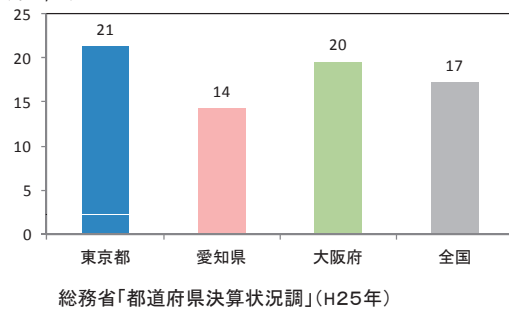
(床/10万人) 人口あたり一般病院病床数



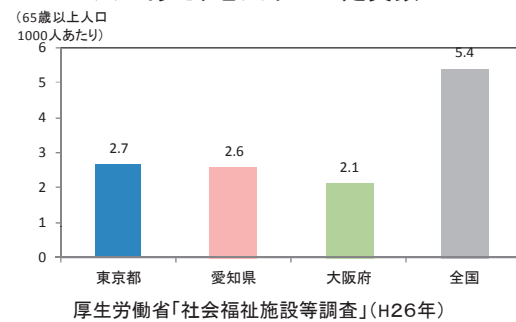
人口あたり医療施設に従事する医師数



(千円/人) 人口あたり社会福祉費



人口あたり老人ホーム定員数



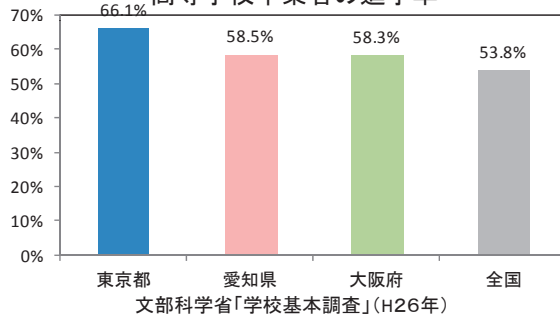
出典：リニア中央新幹線対応検討調査(H26年3月 愛知県)

57

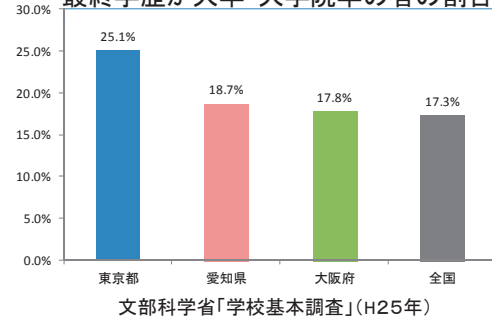
5-7 生活 教育

○愛知県の教育環境は、いずれも大阪府をやや上回っているが、東京都を下回っている。

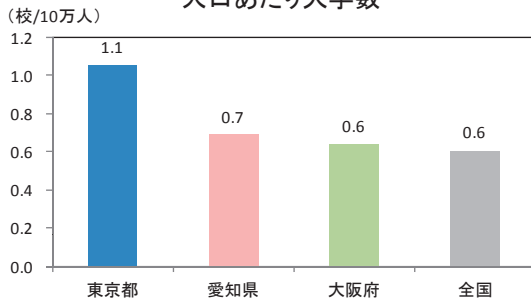
高等学校卒業者の進学率



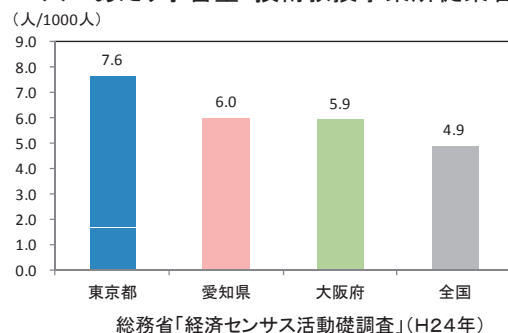
最終学歴が大卒・大学院卒の者の割合



人口あたり大学数



人口あたり学習塾・技術教授事業所従業者数



58

6 リニア中間駅の戦略

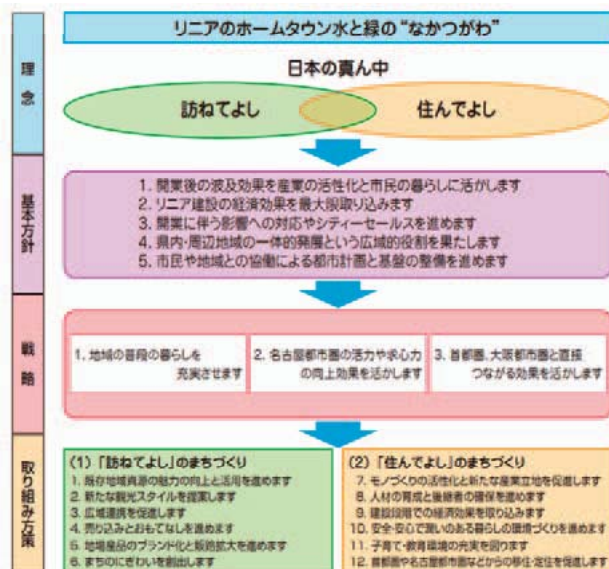
6-1 リニア中間駅の戦略 中津川市①

○「観光」と「定住」を柱としたビジョンを策定。下呂や木曾などと道路軸で結ぶ整備構想がある。

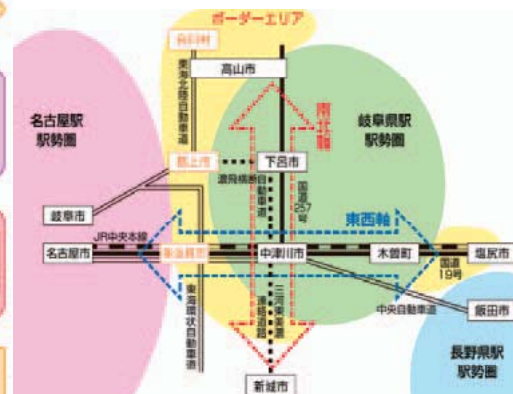
岐阜県駅周辺の動き①

- ・ 「訪ねてよし」「住んでよし」を理念としてビジョンを作成。
- ・ ビジョン推進にあたっては広域道路網の整備・活用を念頭に置いている。

■ リニアのまちづくりビジョン



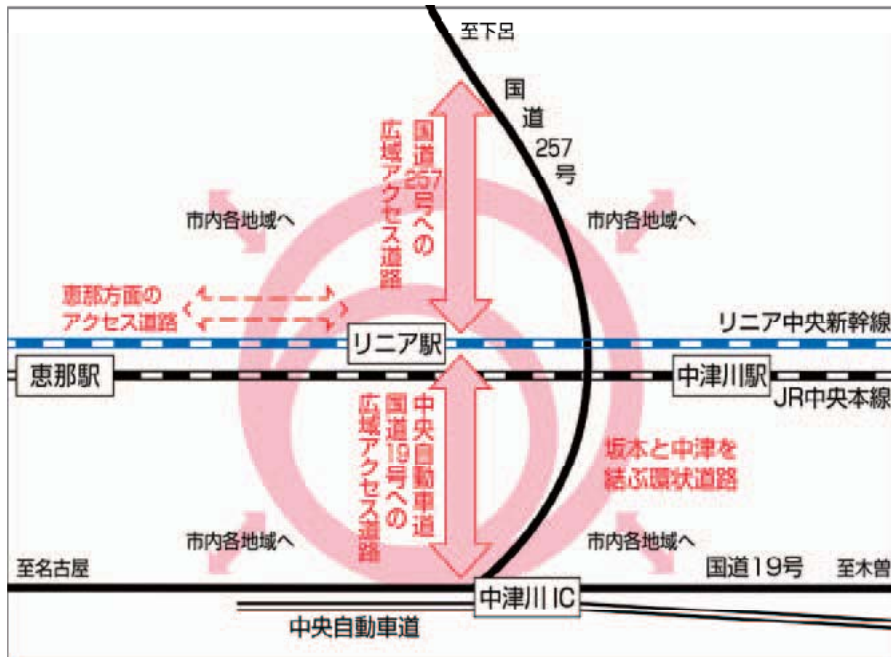
■ 広域道路網とリニアの駅勢圏



6-1 リニア中間駅の戦略 中津川市②

岐阜県駅周辺の動き②

■リニア駅周辺の道路のイメージ



出典：中津川市リニアのまちづくりビジョン（H25年8月、中津川市）

61

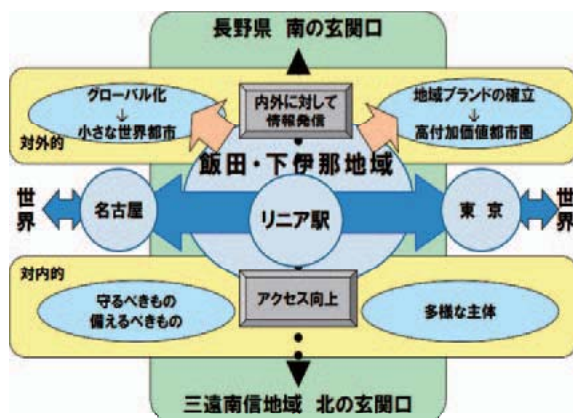
6-2 リニア中間駅の戦略 飯田市①

○来訪者の移動を支援するトランジットハブの形成を計画。既存鉄道の新駅やスマートIC新設の構想がある。

長野県駅周辺の動き①

・ 目指す姿は「^{ローカル}信州・伊那谷の個性で世界を惹きつけ、^{グローバル}世界へ発信する^{ゲートウェイ}玄関口」

■目指す地域像



出典：南信州広域連合
「リニア将来ビジョン（H22年11月策定）」

《基本方針1》

来訪者の移動を支援する“高度なトランジットハブ”を形成する

長野県の南の玄関口として、リニア駅利用者が複数のアクセス手段を有効に活用できる効率的でコンパクトな施設整備を行う。

《基本方針2》

駅周辺・の拡大に向け、交通アクセス及びネットワークの強化を進める

長野県全域へリニア効果を波及させるため、高速道路、鉄道、一般道路等を用いてリニア駅から各地域の拠点等へアクセスできる強力なネットワークを形成する。

《基本方針3》

信州・伊那谷らしさを感じられる景観づくりを進める

周辺のまちづくりも駅周辺整備と一体的にとらえ、開発をコントロールし、原風景を備えた景観づくりに取り組む。

《基本方針4》

信州・伊那谷ブランドを強化し、発信する

信州・伊那谷の魅力や特徴を広く発信するため、様々な立場の人々が協力して取り組む。

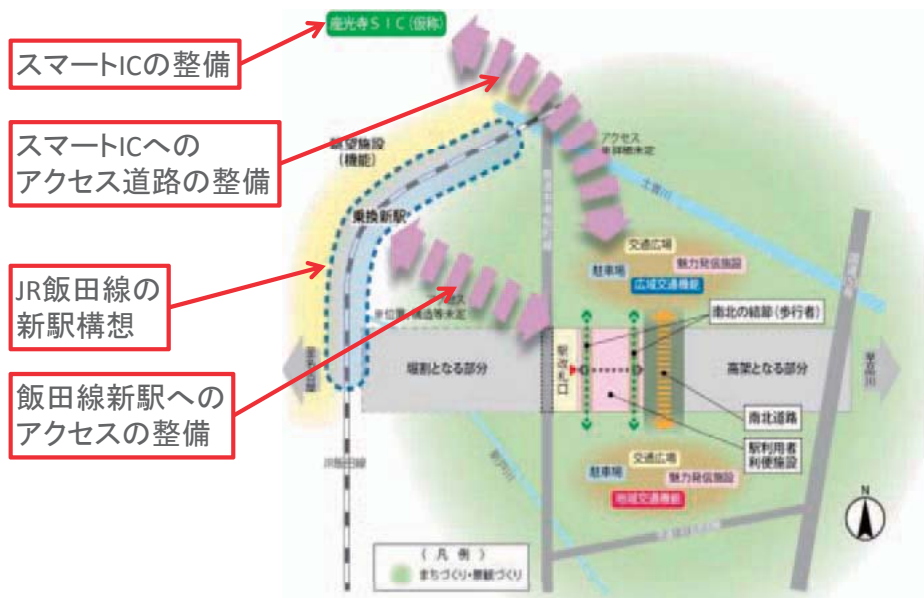
出典：飯田市「リニア駅周辺整備基本構想（H27年6月）」

62

6-2 リニア中間駅の戦略 飯田市②

長野県駅周辺の動き②

■リニア駅周辺の整備構想



出典：飯田市「リニア駅周辺整備基本構想（H27年6月）」に加筆

63

6-3 リニア中間駅の戦略 甲府市①

○リニア駅から県の主要駅である甲府駅と最寄駅へのアクセスを整備。また、スマートICを新設し、高速道路を直結させる。

山梨県駅周辺の動き①

○基本理念

- ・ 拡散型の都市構造から都市機能集約型の都市構造への転換を図る

リニアを生かした活性化施策

定住の促進

- 美しく魅力ある県土づくり
- 新たなライフスタイルに対応した住環境整備
- 将来を担う人材育成のための教育の推進

産業等の活性化

- やまなしブランドの推進
- ものづくり産業の海外展開等の推進
- 成長分野産業の集積推進

観光・交流の推進

- 誘客促進の強化
- おもてなしの推進と地域資源の活用
- インバウンド観光の推進
- 都市農村交流の促進

出典：山梨県「リニア環境未来都市検討委員会 第1回資料」

64

6-3 リニア中間駅の戦略 甲府市②

山梨県駅周辺の動き②

■リニア駅からスマートICに直結



出典：山梨県「リニア環境未来都市検討委員会第1回資料」

6-4 リニア中間駅の戦略 相模原市①

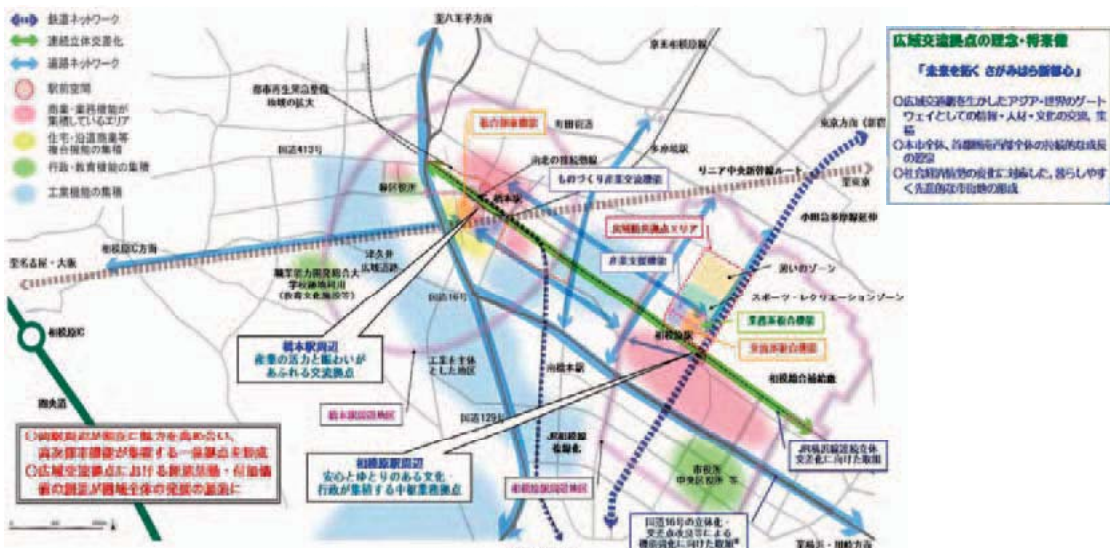
○隣の駅(市の主要駅)との複眼構造の整備を構想。ものづくり産業の集積を図り、広域交流拠点として国際的なゲートウェイを形成する。

神奈川県駅周辺の動き①

○広域交流拠点の理念と将来像

- ・ 充実した広域交通網と橋本・相模原両駅周辺を核とする複眼構造により、「未来を拓くさがみはら新都心」として圏域全体の発展や情報・人材・文化の交流・集積を図る。

■広域交流拠点におけるまちづくりの方向性

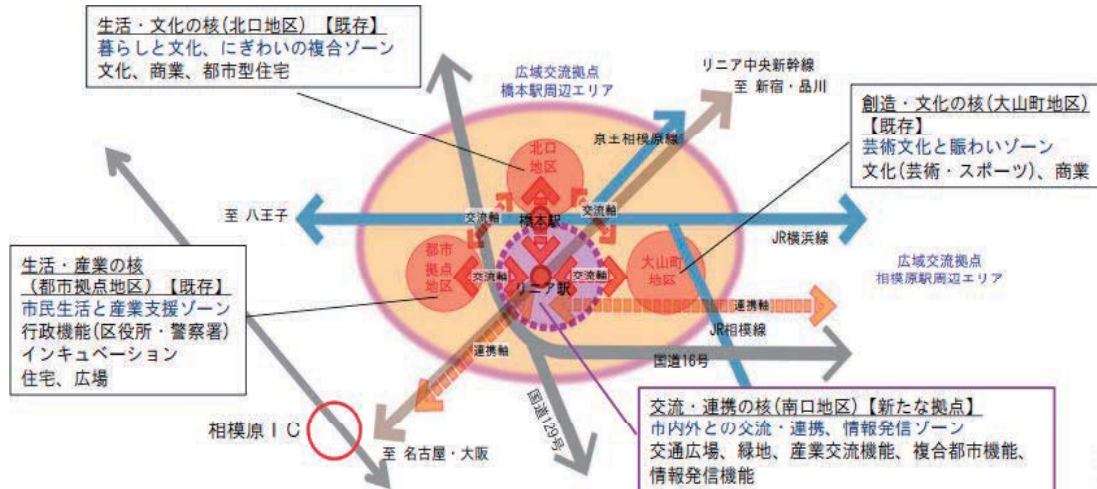


出典：相模原市「広域交流拠点整備計画検討委員会第2回検討委員会（H27年4月30日開催）」

6-4 リニア中間駅の戦略 相模原市②

神奈川県駅周辺の動き②

■リニア駅を中心とした広域交流軸のイメージ



出典：相模原市「広域交流拠点整備計画検討委員会第2回検討委員会（H27年4月30日開催）」

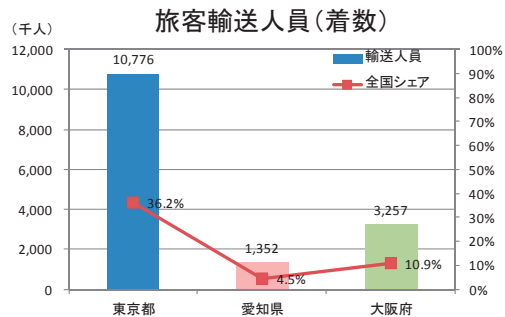
67

7 観光

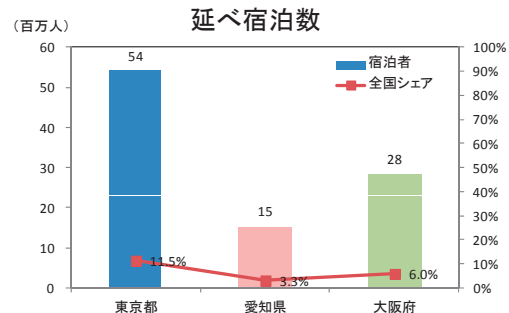
68

7-1 観光 三大都市比較

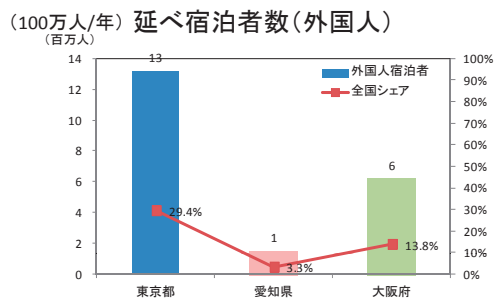
○愛知県の観光は、東京都、大阪府より、下回っている。



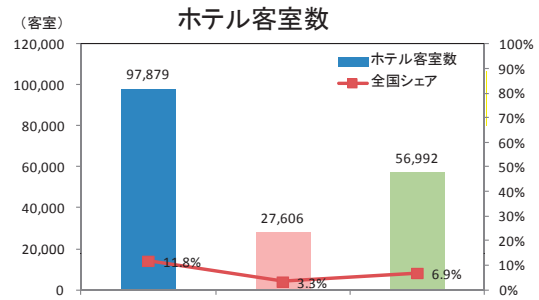
国土交通省「旅客地域流動調査(全機関)」(H25年)



観光庁「宿泊旅行統計調査」(H26年)



観光庁「宿泊旅行統計調査」(H26年)



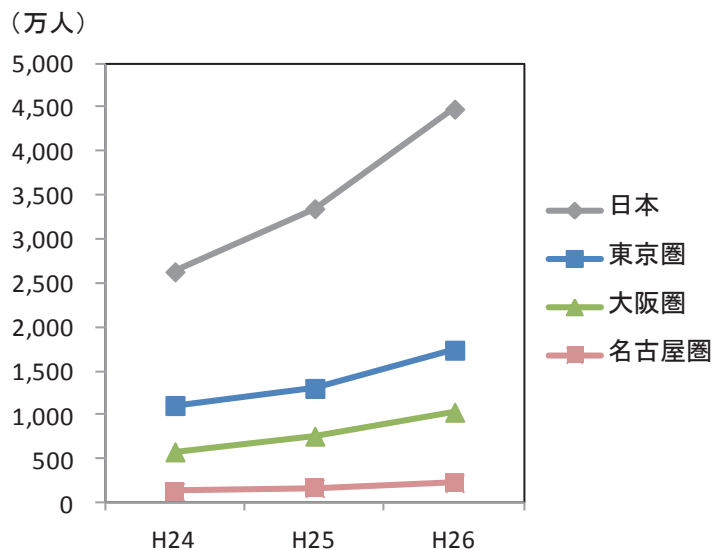
厚生労働省「環境衛生行政報告例」(H25年)

出典：リニア中央新幹線対応検討調査(H25年3月 愛知県)

7-2 観光 都市圏別の外国人宿泊者数と宿泊施設数

○名古屋圏は他の大都市圏よりも外国人宿泊者、宿泊施設数ともに少ない。

外国人延べ宿泊者数



ホテル、旅館数

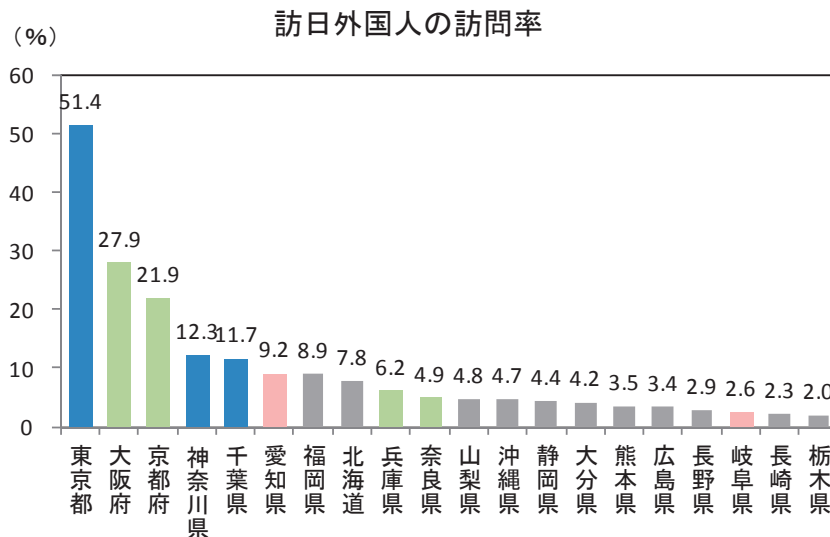
	ホテル	旅館
日本	977	1,584
名古屋圏	72	118
東京圏	168	82
大阪圏	77	149

※国際観光ホテル整備法登録施設
(H27年5月現在)

東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)
大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)
名古屋圏(愛知県、岐阜県、三重県)

7-3 観光 都道府県別訪日外国人訪問率

○愛知県の訪日外国人の訪問率は7位。
○上位10位のうち、首都圏が3都県、関西圏が3府県を占めている。



観光庁「訪日外国人消費動向調査」(H26年)

出典：リニア中央新幹線対応検討調査(H25年3月 愛知県)

7-4 観光 訪日外国人に対する名古屋の印象①

○日本有数の大都市であるものの、魅力を十分に発信できていない。

認知度

第1位	京都市
第2位	名古屋市
第3位	神戸市
第4位	札幌市
第5位	新宿区

魅力度

第1位	函館市
第2位	札幌市
第3位	京都市
第4位	小樽市
第5位	横浜市
第28位	名古屋市

情報接触度

第1位	札幌市
第2位	渋谷区
第3位	新宿区
第4位	大阪市
第5位	名古屋市

観光意欲度

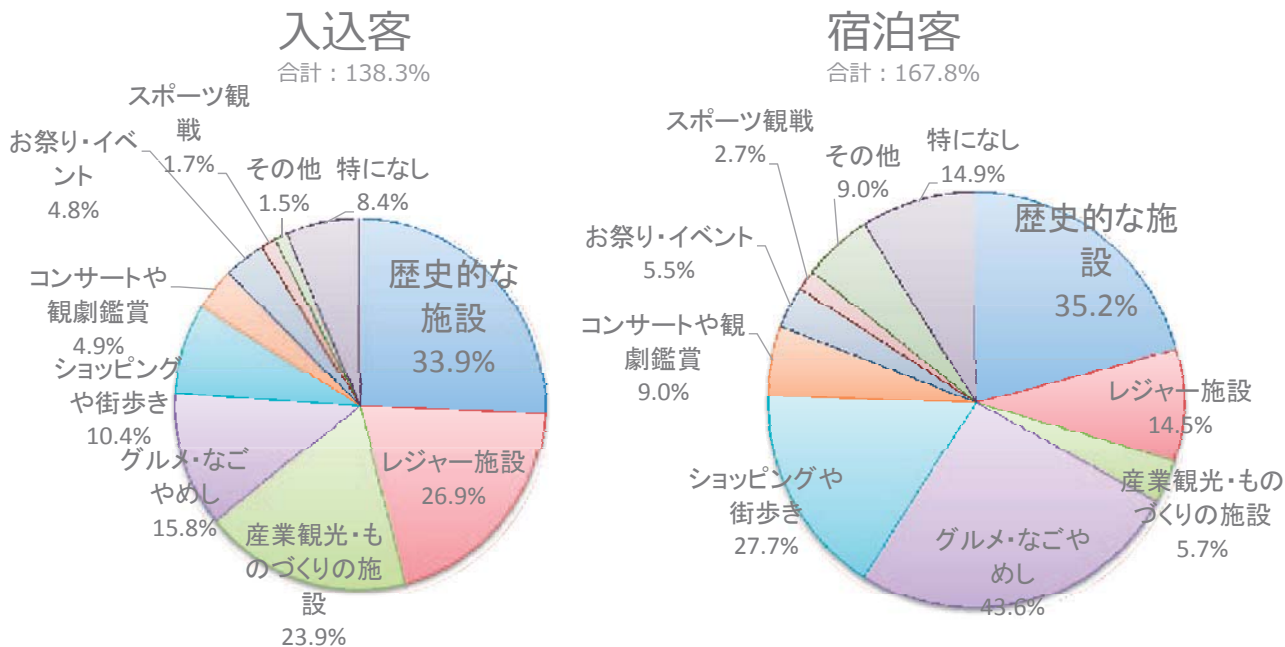
第1位	札幌市
第2位	函館市
第3位	小樽市
第4位	京都市
第5位	出雲市
第50位	名古屋市

調査方法：インターネット調査
回答者：20代～60代の消費者 ※日本の縮図になるようウエイトバック実施
有効回収数：31,433人
調査対象：全790市+東京23区+187町村

7-4 観光 訪日外国人に対する名古屋の印象②

○歴史的な施設への満足度が高く、宿泊客の産業観光への満足度が低い。

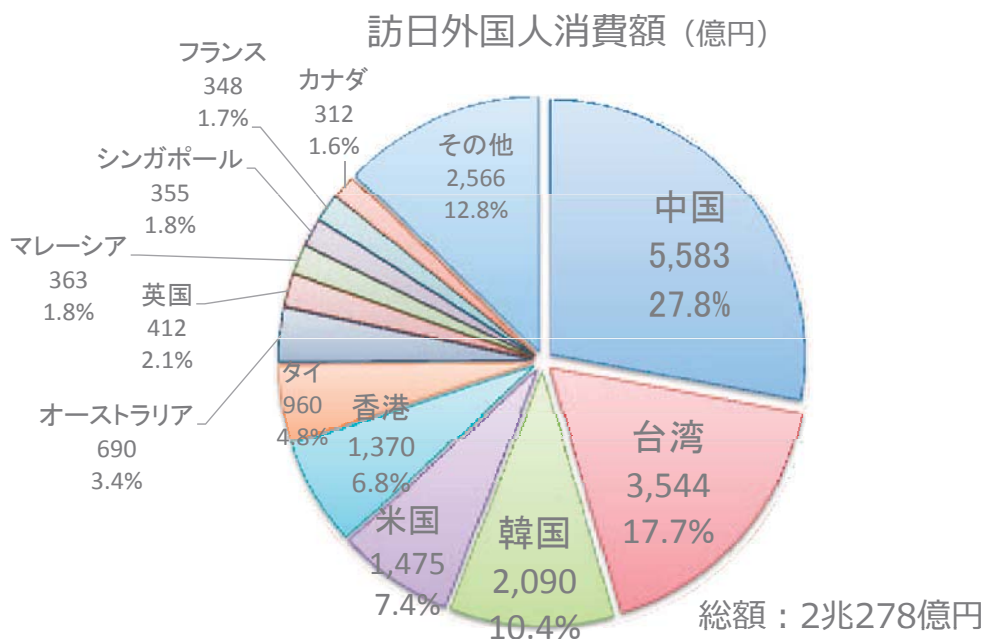
満足した名古屋の観光資源



平成25年度 名古屋市「観光客・宿泊客動向調査」

7-5 観光 訪日外国人の消費動向(国籍別消費額)

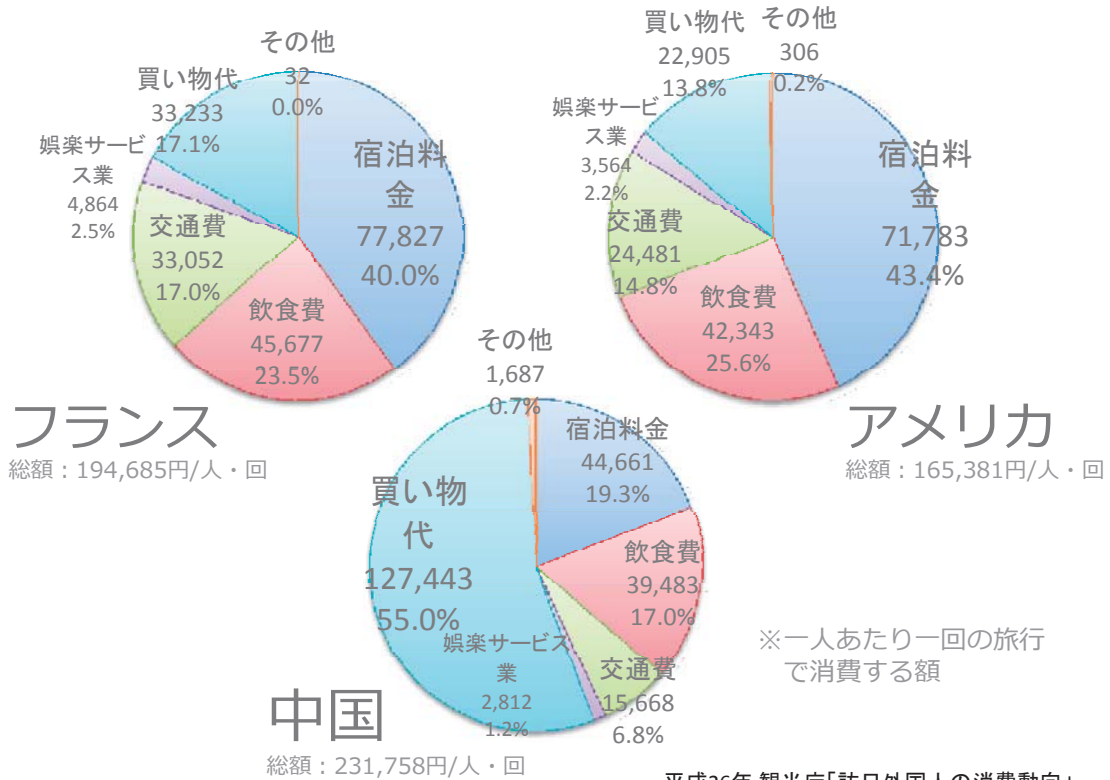
○中国、台湾、韓国の東アジア諸国で半数以上を占める。



平成26年 観光庁「訪日外国人の消費動向」

7-6 観光 訪日外国人の消費動向(消費額内訳)

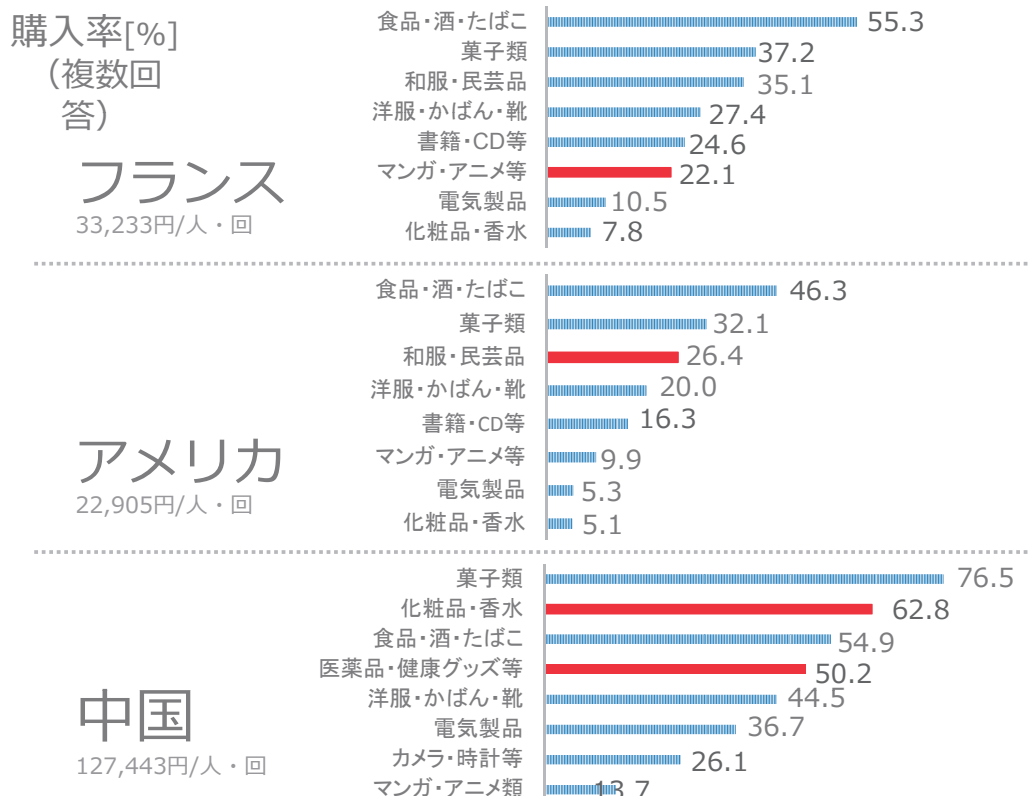
○中国は買い物代、アメリカ、フランスは宿泊料金の割合が高い。



平成26年 観光庁「訪日外国人の消費動向」

7-7 観光 訪日外国人の消費動向(買い物による消費の内訳)

○アメリカは和服・民芸品、フランスはマンガ・アニメ等の割合が高い。



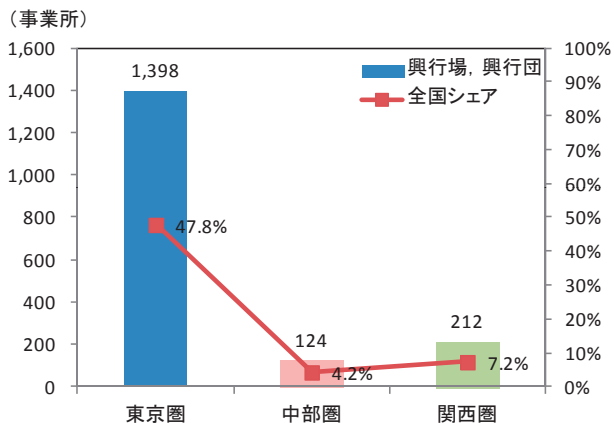
平成26年 観光庁「訪日外国人の消費動向」

8 歴史・文化

8-1 歴史・文化 歴史・文化関連施設数

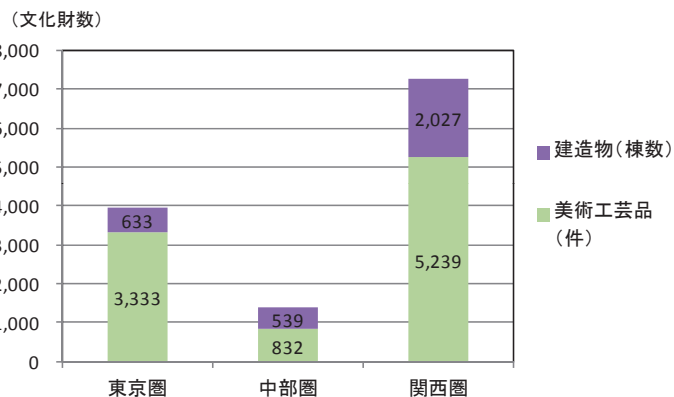
○興業場・興業団事業所は東京都が、重要文化財については関西圏が突出して多い。

興業場・興業団事業所数



総務省「経済センサス活動調査」(H24年)

重要文化財(国宝を含む)

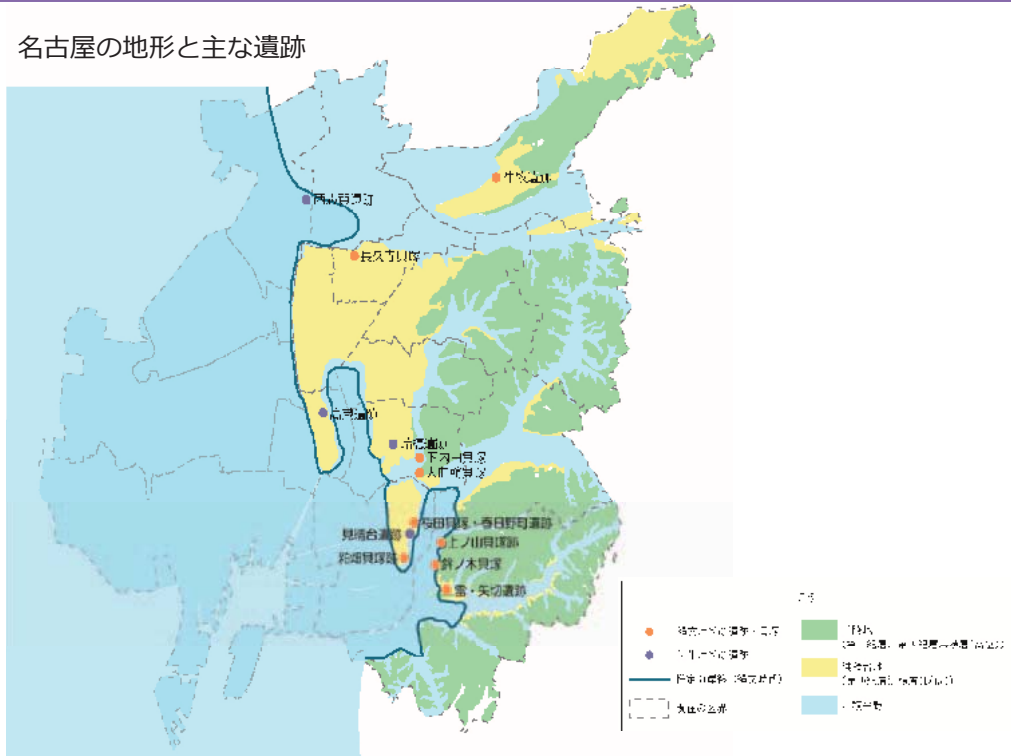


文化庁「国宝・重要文化財都道府県別指定件数一覧」(H27年1月時点)

8-2 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(縄文・弥生時代)

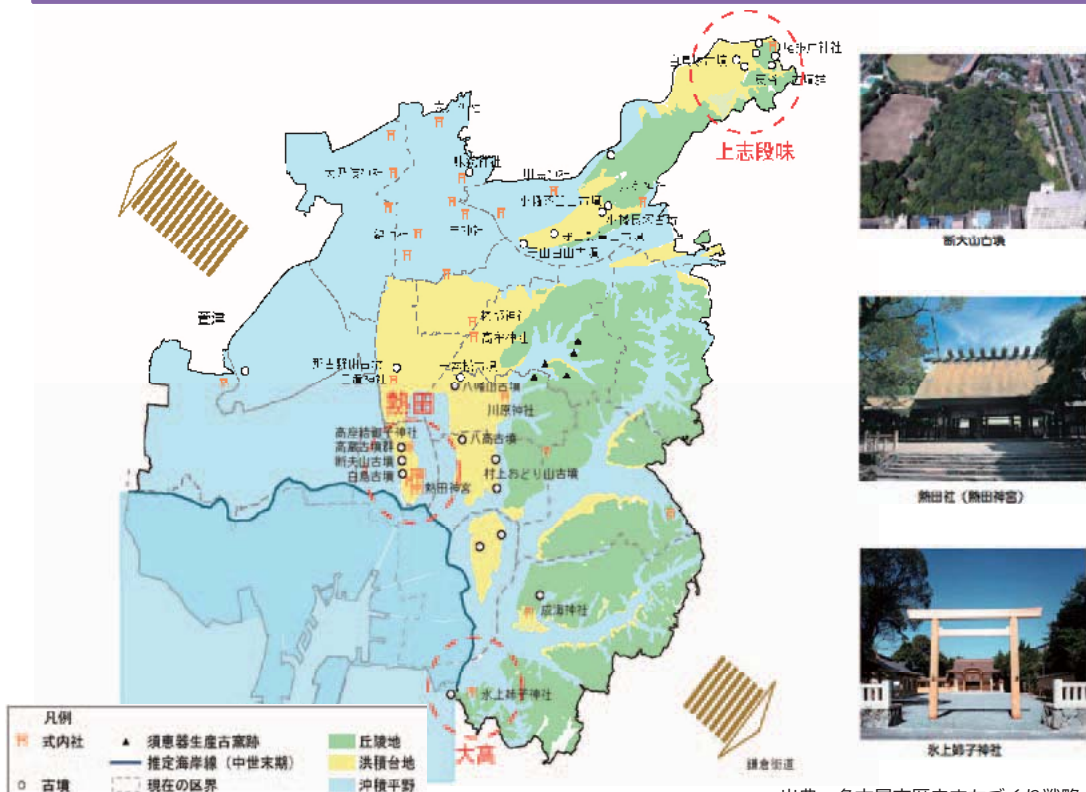
- 縄文時代の名古屋南西部は海の中であり、その後、沖積平野が形成。
- 名古屋台地や東部の丘陵地に主な遺跡や古墳が残されている。

名古屋の地形と主な遺跡



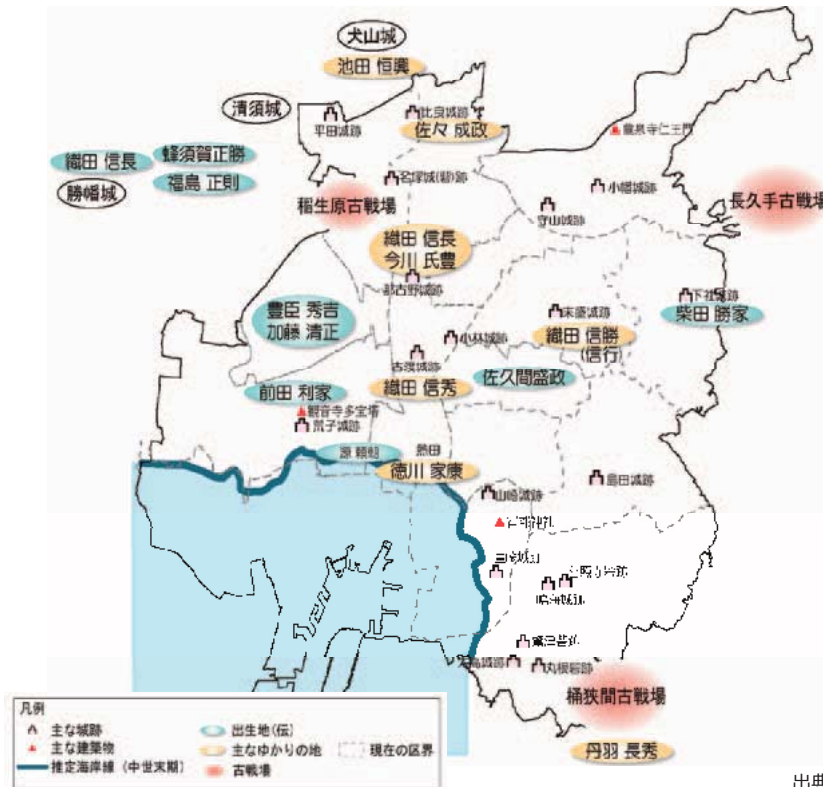
8-3 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(古代～中世)

- 東海地方最大の豪族「尾張氏」の祀神をまつた熱田社を核として発展。



8-4 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(武将の活躍期)

○織田、豊臣などの武将を輩出。名古屋周辺は、城・砦・古戦場跡が残る。



末盛城跡(城山八幡宮)



古渡城跡(東別院)



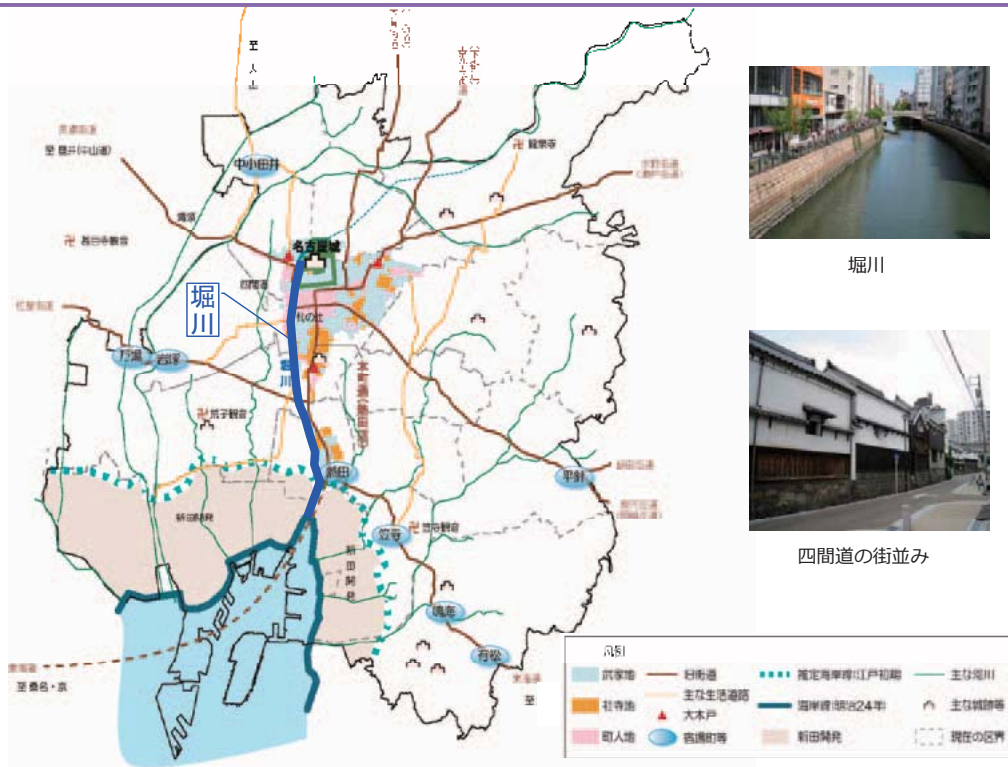
龍泉寺仁王門

出典：名古屋市歴史まちづくり戦略

8-5 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(江戸時代)

○1610年に名古屋城築城、「清洲越」で尾張の中心が名古屋へ。

○本町通と堀川により熱田と城下町が結ばれ、独自文化・産業が発展。



堀川



四間道の街並み

出典：名古屋市歴史まちづくり戦略

8-6 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(明治時代)

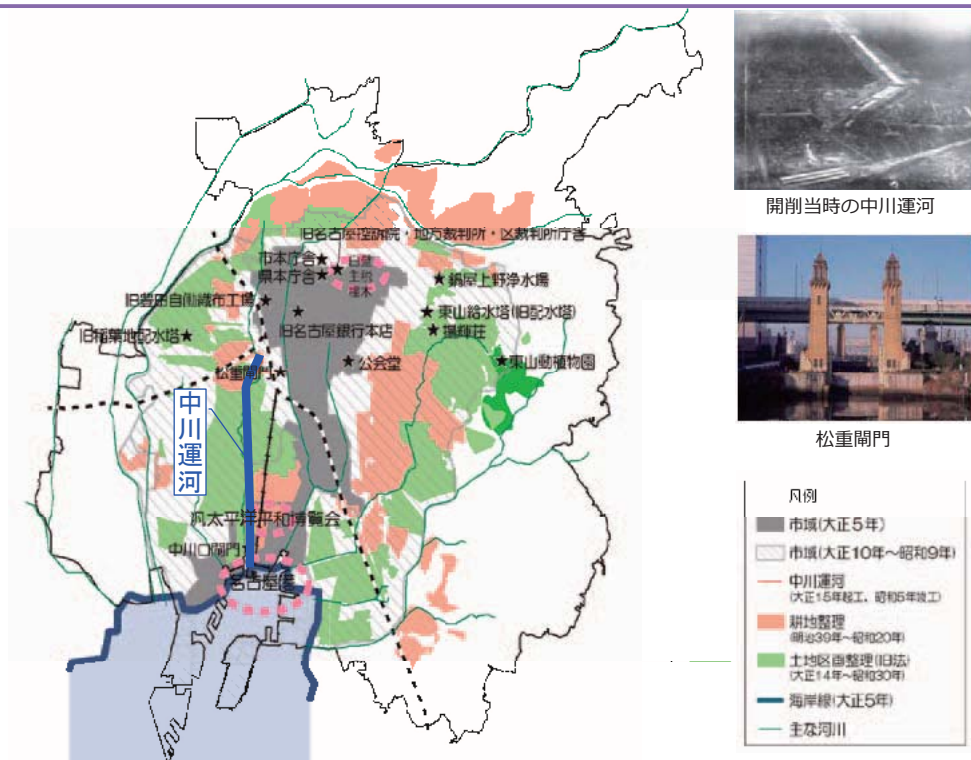
○名古屋停車場の開業、名古屋港など産業発展に資する基盤整備が進展。



83

8-7 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(大正～昭和前期)

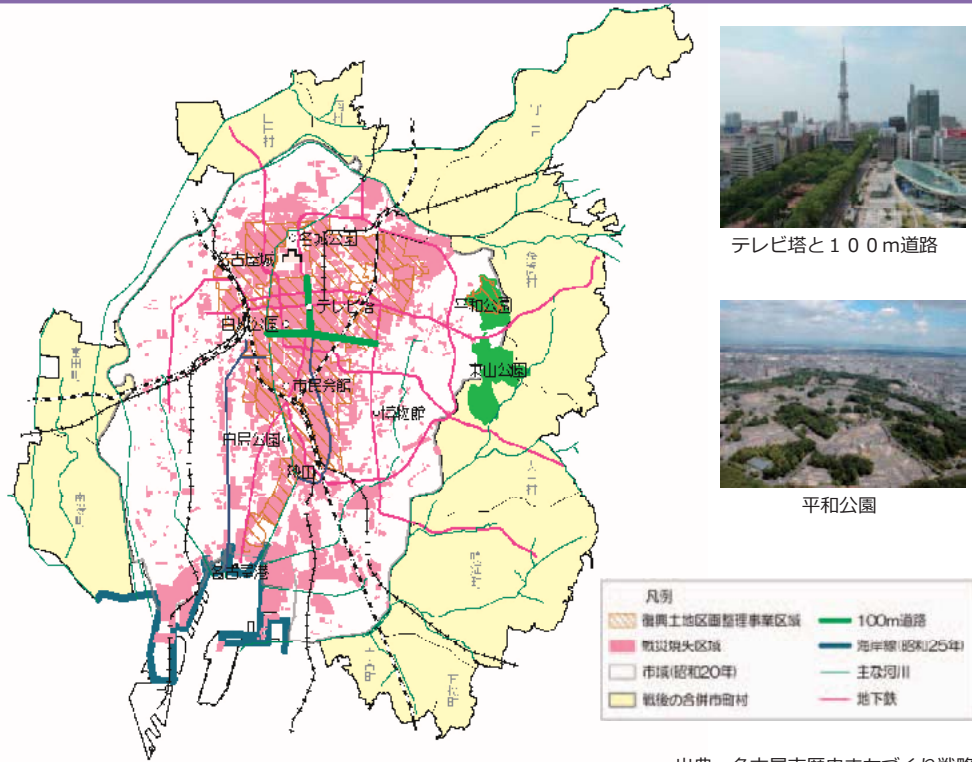
○名古屋駅と港を結ぶ中川運河などを中心とした工業地帯が広がる
 ○産業都市を形成。1934年に100万人都市へ。



84

8-8 歴史・文化 名古屋のまちづくりの歴史(戦災復興～)

- 戦災による市街地焼失も、大胆な戦災復興計画により再建。
- 市町村合併による市域拡大、区画整理による住宅地の拡大が進む。



テレビ塔と100m道路



平和公園

出典：名古屋市歴史まちづくり戦略

9 まちづくり

9-1 まちづくり 柏の葉スマートシティ

柏の葉スマートシティ（千葉県柏市柏の葉エリア）

開発事業者、大学、行政、市民が連携し、高齢者にも住みよい新しいコミュニティづくりが進められている。

- ・ 東京大学と協働で高齢者の就労機会の創出やコミュニティ醸成
（街がひとつの病院としても機能するエイジング・イン・プレイス）
- ・ 元気な高齢者が地域で活躍できるコミュニティ構築として、シニア・ソーシャルビジネスの仕組み構築などに取り組む
- ・ 街づくりの立案・推進などを行う中間支援機能の地区センターを設置 等



都市に生きる新しい公共（奥野信宏 栗田卓也 H24年7月発行（岩波書店））などを参考に作成

87

9-2 まちづくり アメリカ オレゴン州 ポートランド市の事例①

【ポイント】 道路空間の主役転換による中心市街地の活性化

- ・ モータリゼーションの進展に伴う都市部の交通混雑に対して、行政・住民・企業が一体となってトランジットモールの建設による中心市街地の再開発を実施
- ・ 結果、市内の混雑は解消し、様々な都市ランキングの1位を獲得している。

基本情報

面積：376.5km²
人口：583,776人（2010年）
人口密度：1,551人/km²

(参考)名古屋市

面積：326.4km²
人口：2,274,511人（2015年）
人口密度：6,968人/km²

ポートランド市の中心市街地の交通環境の変化



自家用車で混雑する中心市街地（1970年代）1986年より中心市街地でLRTを整備

現在の中心市街地の様子



出典：ポートランド市HPより作成

88

9-2 まちづくり アメリカ オレゴン州 ポートランド市の事例②

- 背景
1. 1980年代、自動車社会の形成に伴いスプロール化が進展
 2. 郊外と都市部をつなぐ公共交通の不足のため、都市部で渋滞が発生
 3. 都市部から歩行者が遠のいてしまった

都心活性化のための取組

・成長管理政策

周囲の3郡28市と共同で開発可能区域を設定。開発可能区域外では、農業、林業、住宅以外の開発を禁止しスプロール化を抑制。

・広域行政政府の形成

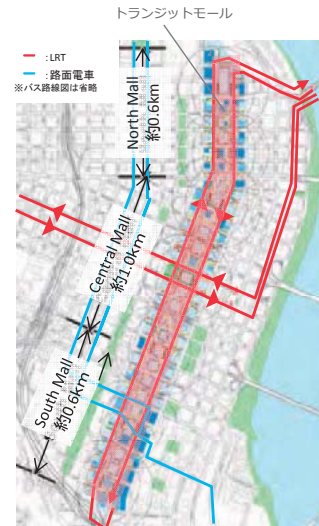
市にも郡にも属さない広域行政政府（メトロ）を1992年に設立。住民が議員と首長を選出し、都市成長管理などを行う。

・公共交通機関の利用促進

バス運賃を低く設定し、郊外から都心への移動を促進。トランジットモール等でLRTと路面電車の運行を開始。（2012年までは都心部の公共交通を無料化。）

・トランジットモール建設による中心市街地の再開発

バス以外の自動車の乗り入れを禁止したモールを建設。建設費1,600万ドルのうち、政府補助金が8割、市は2割負担。

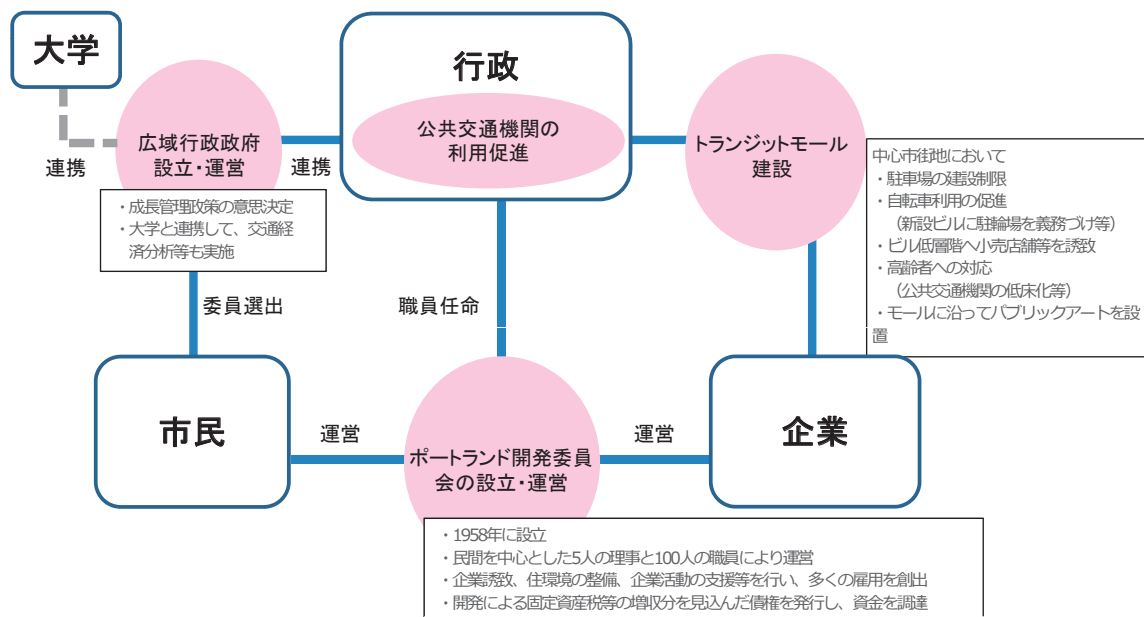


出典：画像はポートランド市「PORTLAND TRANSIT MALL」より抜粋
路線図はTRIMET RailSystem HPより作成

出典：財団法人自治体国際化協会「米国における中心市街地再開発の現状」より

9-2 まちづくり アメリカ オレゴン州 ポートランド市の事例③

行政・住民・企業が一体となって都心の活性化を行った結果、中心市街地活性化に成功



出典：財団法人自治体国際化協会「米国における中心市街地再開発の現状」
独立行政法人 経済産業研究所「ポートランドに見るまちづくりと産業振興」より

9-3 まちづくり ドイツ ノルトライン・ヴェストファーレン州の事例①

【ポイント】 産業遺構を活用し、炭鉱都市から文化都市へ転換

- ルール工業地帯の都市が「**重厚長大産業時代の炭坑都市**」から「**傾斜産業化&都市の減退**」となったが、1980年代より「**文化・観光・環境都市**」として再生。
- **産業遺構**である工場やガスタンク跡について、州が土地を買い上げて**再利用**し、**姿を残しながら**ビジターセンターやイベントホール、レストラン等として利活用。
- 開発にあたっては**10年限定の公社**を設置してマネジメント。

基本情報（エムシャー川流域の17市）

面積：約800km²

人口：約200万人

人口密度：2,500人/km²

開発地区の位置



ノルトライン・ヴェストファーレン州
ルール地方

博物館として活用される産業遺構（エッセン市）



出典：国土交通省「土地利用の転換の機会を捉えた都市再生推進手法に関する検討調査報告書（H20年3月）」

91

9-3 まちづくり ドイツ ノルトライン・ヴェストファーレン州の事例②

開発経緯

- 1988年 州がプロジェクト発表。**IBA エムシャープーク公社**を設立
- 1989年 公社がプロジェクトへの参加募集。
- 1990年～94年 400を超えるアイデアが集まる応募されたプロジェクトアイデアを絞り込み、計画を推進
- 1994年 中間報告展示を開催
- 1999年 完了報告展示を開催。公社は解散（事業はプロジェクト・ルール公社に引継ぎ）
- 2006年 州と関連自治体が「エムシャールンドスケープパーク 2010」を策定
- 2010年 「**エッセンとルール地方**」が**ヨーロッパ文化都市**に選ばれる

開発の特徴

- **大規模な自然景観の復旧、歴史的資産の活用**
地域全体の自然・緑地の再生整備を通じて、産業用地の再活用、自然ランドスケープの回復、新産業の創出を図った。
- **IBA（国際建築博覧会イベント）方式による事業推進**
アイデア公募・コンペ・公開等を含む国際的な議論のなかで事業を推進というIBA方式を採用。
- **IBAエムシャープーク公社によるプロジェクトマネジメント**
州の100%出資による10年限定の組織として、プロジェクト全体のマネジメントを実施。
- **EUはじめ多様な主体からの投資を誘発**
事業期間の投資総額50億マルク(約3500億円)のうち公共主体としてEU、NRW州、その他

出典：国土交通省「土地利用の転換の機会を捉えた都市再生推進手法に関する検討調査報告書（H20年3月）」

92

9-3 まちづくり ドイツ ノルトライン・ヴェストファーレン州の事例③

IBA エムシャーパーク公社について

- ・ 州の100%出資による10年限定の企業
- ・ プロジェクト全体のマネージャーとしてIBAの実施、コンサルティングサービス・広報活動、補助金の調整を実行
- ・ 職員約30名（半数が広報関係）、社長1名、運営委員会18名



展示ホールや展望台に活用されている旧ガスタンク
出典：ガソメーターHP

IBA（Internationale Bau-Ausstellung 国際建築博覧会イベント）とは建築や都市計画分野でその時の先端的なテーマを取り上げ、それを恒久的に展示するドイツの伝統的な、建築や都市計画分野でのイノベーションの方式。

当該事業においては「自治体内におけるプロジェクトの優先度向上」「国内外への宣伝効果」「国際ワークショップ・コンペの開催」で寄与した。

出典：国土交通省「土地利用の転換の機会を捉えた都市再生推進手法に関する検討調査報告書（H20年3月）」

93

9-3 まちづくり ドイツ ノルトライン・ヴェストファーレン州の事例④

ドイツ ノルトライン・ヴェストファーレン州の事例④

現状

- ・ ルール工業地帯の中心都市のエッセン市をはじめとして、劇場、美術館、展示会、フェスティバル、ミュージカル、コンサート等の文化プログラムが次々に開催されるなど、「文化」を主なキーワードの一つとした地域に生まれ変わっている。

成功のポイント

- ・ 現在あるものを部分的に残しながら新しいものを取り入れた点
- ・ 公社を作る前に、地域16自治体の人々で、開発地域の問題点と解決策および将来すべき開発について1年間議論したこと。（→アウトプットは後の基本コンセプトとなった。）

博物館として活用されている産業遺構（ボーフム市）



出典：国土交通省「土地利用の転換の機会を捉えた都市再生推進手法に関する検討調査報告書（H20年3月）」

94

9-4 まちづくり アメリカ ニューヨーク市 ハイラインの事例①

【ポイント】 近隣住民によるNPOを中心に高架鉄道跡を公園化

- マンハッタン西側にある高架貨物鉄道跡を再利用・再開発し、公園に転用。年間500万人が訪れる人気観光スポットになった。
- 開発にあたっては近隣住民によるNPO法人が中心となって活動。市のプロジェクトへの格上げを図った。
- NPO法人の主な収入源は市民からの寄付（約90%）

基本情報（マンハッタン区）

面積：87.46km² 人口：163万人（2013年） 人口密度：18,600人/km²



出典：Friends of the High Line

95

9-4 まちづくり アメリカ ニューヨーク市 ハイラインの事例②

開発経緯

- 19世紀前半、ニューヨーク市で最も大きな市場のあった地域の一つ。
- 1960年以降、工場の郊外移転が相次ぎ、貨物鉄道の稼働率も低下し、1980年には46年続いた貨物鉄道が廃線。
- 以降、数軒の精肉店と風俗街が立地する雰囲気の良いエリアとなる。
- 2004年、近隣住民によるNPO法人「Friends of the High Line」と環境派の市長により公園建設が計画される。

整備状況

- | | | |
|---------|-----------|---|
| 2009年6月 | 第1期オープン | <ul style="list-style-type: none"> 現在1.6キロメートルの公園となっており、さらに北へ延伸中。 完成後は、全長2.1キロメートルの公園となる予定。 |
| 2011年6月 | 第2期オープン | |
| 2014年9月 | 第3期一部オープン | |



- 地権者
ニューヨーク市
- 管理者
ニューヨーク市公園管理局
- 運営者
Friends of the High Line
- スポンサー
緑化に対してトヨタ自動車が出資

出典：Friends of the High Line

96

9-4 まちづくり アメリカ ニューヨーク市 ハイラインの事例③

現状

- 年間約500万人が訪れる有名な観光スポットの一つとなった。
- ハイラインでは有料のガイドツアーやファッションショー、アートオブジェの設置など、**魅力向上が継続的に実施**されている。



デザイン性の高いベンチ

成功のポイント

- Friends of the High Lineの**主な資金源は賛同した市民からの寄付**（約90%）
- ハイラインの保存にあたっては非営利の都市計画団体（The Design Trust for Public Spaces）からの助成と、同団体が提供する専門家のアドバイスサービスを受け、市のプロジェクトへの格上げを実施した。
- 定量的な経済効果は、建設費用6,500万ドルに対して20年間で1億4,000万ドルの追加税収が見込めると試算された。

出典：Friends of the High Line

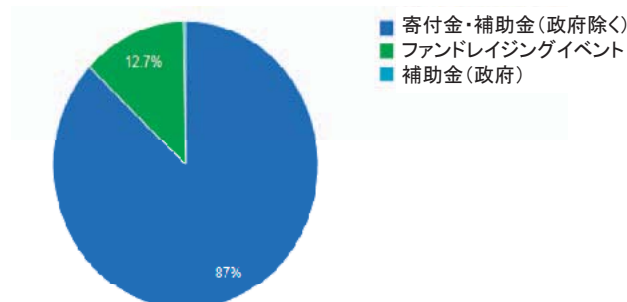
97

9-4 まちづくり アメリカ ニューヨーク市 ハイラインの事例④

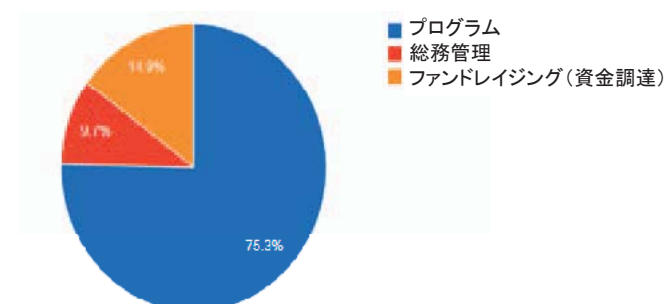
(参考)

Friend of the High Lineの収支

(収入)



(支出)



出典：Charity Navigator (http://www.charitynavigator.org/index.cfm?bay=search.summary&orgid=12483#UwPe_aOYZHh)

98

9-5 まちづくり 韓国 ソウル市 清溪川の事例①

【名古屋都市センターのレポートより】

【ポイント】 強固な推進体制の元、水辺空間を再生して都市魅力を向上

- 生活排水で汚染のため、道路で蓋をしていた水辺空間を再生
- 水辺空間により都市魅力の向上と生活の質が向上し、「市街地開発の誘発」「地価の上昇」「生物多様性の向上」が図られた。
- 大統領の公約の元、強固な推進体制を構築。
 - メディアによる世論形成
 - 地元商人からの信頼関係構築
 - 関係者の共通認識

基本情報（ソウル市）
 面積：605.6km²
 人口：約1,030万人
 人口密度：17,000人/km²

スケジュール 完了までわずか3年

- 2002年 大統領公約として計画開始
- 2003年 着工
- 2005年 グランドオープン

位置図



事業前後の様子



出典：名古屋都市センター「韓国まちづくり研究清溪川再生プロジェクト」報告書

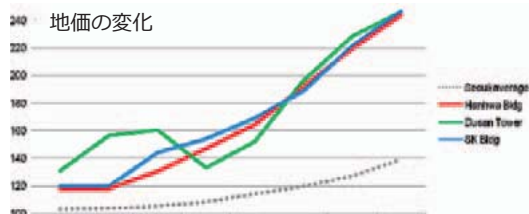
9-5 まちづくり 韓国 ソウル市 清溪川の事例②

活性化の概要

- 生活排水で汚染されていた清溪川の上に蓋も兼ねて道路を建設していたが、以下の理由から、河川環境の再生を実施した。
 - 都市住民が求める生活の質の向上
 - 道路構造物の老朽化
 - 歴史と文化の再生
 - 都心地域の再生（新規開発の誘発）

効果

- 市内の地価の上昇
 - ソウルの平均地価が01年から08年にかけて約1.4倍、清溪川周辺では約2倍
- 生態系の回復
 - 気温が約3.6度下降
 - 魚類・鳥類・昆虫類が多種・増加



回遊空間が整備された清溪川



イルミネーションと清溪川



出典：名古屋都市センター「韓国まちづくり研究清溪川再生プロジェクト」報告書

9-5 まちづくり 韓国 ソウル市 清溪川の事例③

成功のポイント

- 「**生きた水**」を活用した都市魅力の向上
 - 大規模な人工河川ではあるものの、自動車等から守られた「安全」「触れられる」「音・動きのある」水の再生
- 市民合意形成に向けた「**推進体制**」の確立
 - メディア戦略による世論醸成
 - 「徹底した現地主義」と「足で稼いだ信頼感」による周辺地域商人との合意形成
 - 関係者の「プロジェクトの理念・意義」と「実現に向けた強い意志」の共通認識
- **世界的・総合的な視点でのまちづくり**
 - 道路空間削減後の総合性・戦略性のある交通ネットワークの再構築

中央走行方式のバス専用レーン



河川復元前の河川上道路



下流付近の清溪川（復元後）



出典：名古屋都市センター「韓国まちづくり研究清溪川再生プロジェクト」報告書

101

9-6 まちづくり シンガポール クラークキーの事例

【ポイント】 URAによる**水際線の管理**の元、オープンテラスや商業機能で賑わい創出

- かつてはシンガポール川を往来する船の係留地として栄えていた。
- 港湾がコンテナ化に対応するため、港湾機能が西側に移動。
- 当地域は、中心市街地を形成し、商業施設や業務・居住機能が集積。
- 都市計画の規制・管理はURA（Urban Redevelopment Authority）が行っている
- 河川および海辺の水辺空間は、条例により、水際線から幅員15mのオープンスペースをとることが原則になっている
- クラークキーは歴史的保存建築物地域と新規開発地域が混在



水辺と一体となった憩い空間

102

9-7 まちづくり ロンドン・ドックランズの事例

【ポイント】 造船所の景観を残しつつ業務・商業・住居機能を一体化

- ・かつて世界最大の港で、造船所、倉庫が集積
- ・第二次世界大戦後、船舶の大型化、コンテナ化の流れをうけ衰退
- ・1981年、ロンドン・ドックランズ再開発公社が設立
- ・住居・業務・商業・軽工業の集積地として変容を遂げる
- ・交通利便性向上のため、新交通システム「ドックランズ・ライト・レイルウェイ」を建設
- ・カナリーワーフ、ミレニアムドームが象徴的な建造物となっている



出典： the London Docklands Development Corporation ホームページ

103

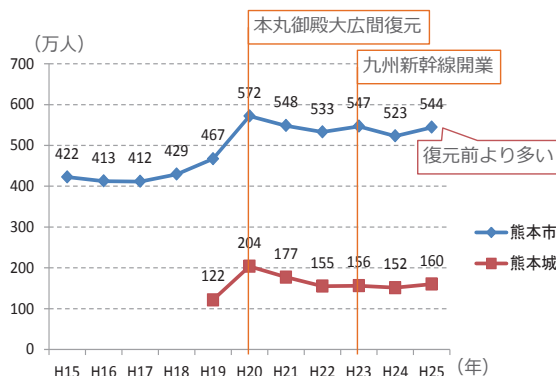
9-8 まちづくり 歴史的シンボル「熊本城」の復元による地域活性化

■ 歴史 ■

【ポイント】 街のシンボルである熊本城の復元と、城と市街地をつなぐ開発を実施して市全体の観光客を伸ばした。

- 主体：熊本県
- 取組概要：県のシンボルである熊本城を復元整備し、熊本城と市街地との間をつなぐ地域を開発
- 事業費：熊本城はH10～H29年度で計約112億円（※県予算、国交省補助金、復元基金）、地域開発はH22～26年度で約450億円

- 成果：
熊本城および市全体の観光客数が増加



出典：熊本市資料より作成

104

9-9 まちづくり 「御殿堰(山形市)」の再現による地域活性化

■歴史■

【ポイント】地元民で結成された民間会社が、歴史的な町並みを復元。上物の建設には公的融資を活用。

- 主体：七日町御殿堰開発(株) ※周辺の地主や地元の人で組成
- 取組概要：山形県山形市（人口25万人）において、400年前の歴史的構造物「御殿堰」をシンボルとして復元し、周辺に商業施設等を整備。
- 資金調達：
 - ・土地代は主体の自己資金と地域金融機関からの融資
 - ・建設費には国の戦略補助金1.2億円、県の制度融資1.5億円、市の制度融資0.4億円を活用
- 成果：
 - 「御殿堰」を一つの拠点として中心市街地の回遊性が高まりつつある。



木造建築の商業施設



御殿堰



出典：独立行政法人中小企業基盤整備機構

105

9-10 まちづくり ゆるキャラによる地域活性化①

【ポイント】ゆるキャラを活用し、関西にターゲットを絞った広報戦略により、大河ドラマをしのぐ経済効果を生んだ。

- 主体：熊本県
- テーマ：ゆるキャラを活用した知名度向上戦略（九州新幹線開業に向けた観光戦略）
- 実施体制：熊本県
- 資金調達：県の予算
- 手法：ターゲット（新幹線でつながる関西圏）を明確に絞った広報戦略。キャラクター使用料を無料とした。



106

9-10 まちづくり ゆるキャラによる地域活性化②

■効果 大河ドラマを上回る大きな経済効果

▽ 経済効果 (2011年11月～2013年10月)

くまモン利用商品の売上げおよび観光客増加による経済波及効果	1,244億円
パブリシティ効果	90億円

▽ NHK大河ドラマ等の経済波及効果 (2003年以降)

年	大河ドラマ等	府・県	経済波及効果(億円)	調査機関
2003年	武蔵 MUSASHI	山口	148	日銀下関支店
2004年	新撰組!	京都	203	日銀京都支店
2005年	義経	山口	179	日銀下関支店
2006年	功名が辻	高知	135	「功名が辻」高知県推進協議会
2007年	風林火山	長野	109	日銀松本支店
2008年	篤姫	鹿児島	262	鹿児島地域経済研究所
2009年	天地人	新潟	204	日銀新潟支店
2010年	龍馬伝	高知	535	日銀高知支店
		長崎	182	長崎経済研究所
2011年	江～姫たちの戦国～	滋賀	162	滋賀県
2012年	平清盛	兵庫	150	日銀神戸支店
2013年	八重の桜	福島	113	日銀福島支店
2013年	出雲大社大遷宮	鳥根	285	日銀松江支店
平均値			205	—

出典：日本銀行熊本支店「くまモンの経済効果(2013年12月26日)」

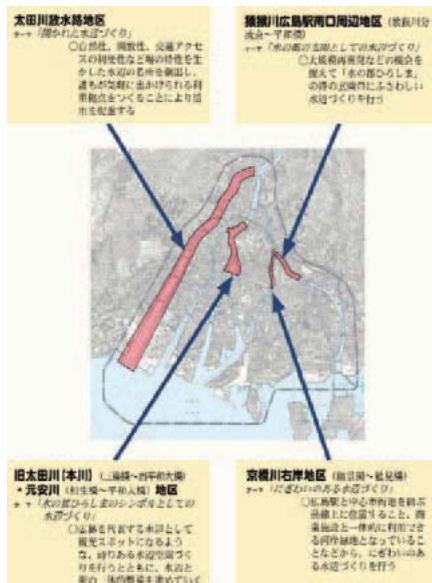
107

9-11 まちづくり 広島市の「水辺空間」における地域活性化①

■資産■

【ポイント】 **官民が一体となって未活用の水辺空間を活用し、賑わいを創出。水辺でのカフェやコンサートが好評。**

■主体：水の都ひろしま推進協議会（有識者、市民団体、経済・観光関係者、行政機関の関係者13名で構成）



水辺のオープンカフェ
(店舗も河川敷内)



水辺のコンサート

出典：広島市資料、国土交通省資料より作成

108

9-11 まちづくり 広島県の「水辺空間」における地域活性化②

■資産■

■テーマ：

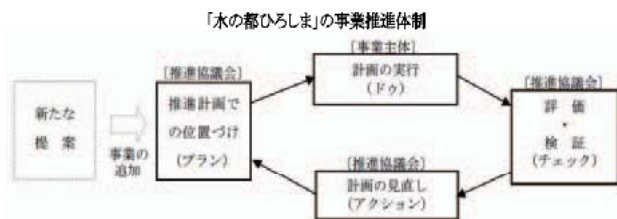
- ①水辺等における都市の楽しみ方の創出
- ②都市観光の主要な舞台づくり
- ③「水の都ひろしま」にふさわしい個性と魅力ある風景づくり

■資金調達：行政予算

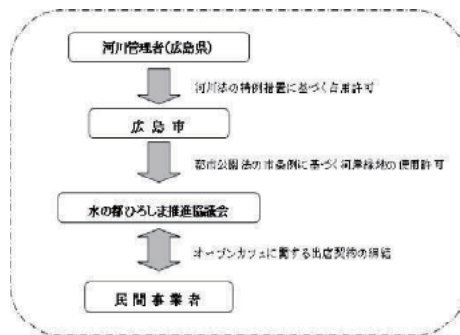
■事業推進体制：



水辺のオープンカフェ（こちらの店舗は河川敷外）



- 成果：カフェの開設やイベントを実施し、賑わいの場となっている。



オープンカフェのスキーム図

出典：国土交通省資料より作成

9-12 まちづくり 空き家活用による首都圏からの人口還流促進（佐久市）

■資産■

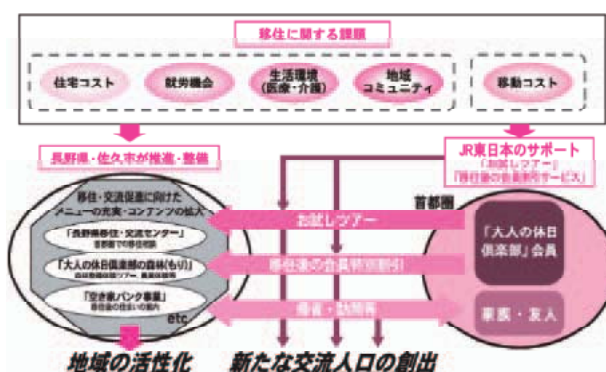
【ポイント】 **佐久市が民間事業者（JR東日本）と連携して空き家対策を実施。首都圏にターゲットを絞った戦略展開で全国トップクラスの実績を獲得。**

■主体：佐久市・長野県・JR東日本

■取組概要：

- ・平成20年4月より空き家バンク「おいでんなし！佐久」を運営。
- ・専任の担当者を置いて地域と直接交渉を行っている。
- ・東京銀座の「長野県移住・交流センター」、JR東日本の「大人の休日倶楽部」と連携し、首都圏向けに積極的なPR活動を実施。

■成果：平成26年12月までに空き家バンクにより291件の空き家が成約。



全国トップクラス
の実績

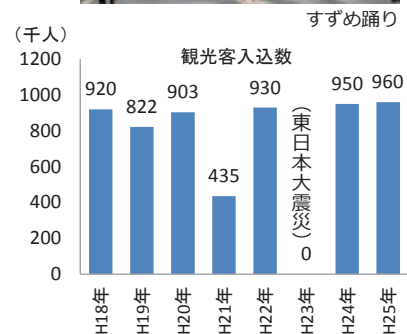
出典：広報佐久2013年6月号

9-13 まちづくり 「仙台青葉まつり」による地域活性化

■まつり■

【ポイント】 一度は途絶えた由緒あるまつりを復活。
90万人の観光客が集う大規模集客イベントとなっている。

- 主体：仙台・青葉まつり協賛会
- テーマ：江戸時代の仙台藩最大の祭り、仙台祭りが起源。仙台3大まつりの一つとなっている。（5月開催）
- 資金調達：市の予算、協賛金、助成金 等
- 手法：昭和40年代後半に交通事情等により途絶えるも、昭和60年に市民がつくる市民のまつりとして復活。
伝統的なすずめ踊り、武者行列、山鉦巡行、伝統工芸の職人の職人屋台、各種イベント、グルメ・物産等が集まる。
- 成果：様々な主体と市民の参加による交流の場として、祭りの期間中は賑わいを創出している。



出典：仙台・青葉まつり協賛会ウェブサイト、宮城県観光統計概要

111

9-14 まちづくり 「浅草サンバカーニバル」による地域活性化

■まつり■

【ポイント】 新たな集客イベントとしてサンバのパレード・コンテストを立ち上げ。
関西からも参加者が来る50万人規模のイベントに成長。

- 主体：浅草サンバカーニバル実行委員会
- テーマ：サンバのパレード・コンテスト。かつての一大歓楽街であったにもかかわらず、昭和40年代の街の活気の低下にともない、街の活性化・賑わい創出のために発案されたもの。
- 資金調達：区の予算、協賛金
- 手法：リーグ制を設け競技性を高めることにより、参加者および観覧者を毎年楽しませる仕組みを構築している。
- 成果：都内のみならず、千葉、埼玉などの隣接県および兵庫県や大阪府など広域からの参加者がおり、日本サンバの聖地として、全国からも注目を集めるイベントとなっている。
(平成26年観客入込数：495千人)



出典：浅草サンバカーニバル実行委員会ウェブサイト、台東区資料

112

9-15 まちづくり JAZZの街岡崎 推進プロジェクト

■ まつり ■

【ポイント】官と民が連携し、岡崎市にゆかりのあるJAZZを核として都市のブランド化を図っている。

- 主体：ジャズの街岡崎 発信連絡協議会
- テーマ：日本のJAZZに大きな影響を与えた人物が生まれた街であることをきっかけに、「JAZZの街岡崎」のブランドづくり
- 資金調達：岡崎市
- 最近の動き：
 - ・市のイベントでのジャズ演奏
 - ・ジャズコンサートの催行
 - ・名鉄東岡崎駅においてジャズのBGMを放送
 - ・現在も推進中

ジャズの街岡崎 発信連絡協議会 参加団体：

- NPO法人BLUE WAVE JAZZ FORUM
- J-mama'z (ボランティア団体)
- Grooving Jazz-ami
- YAHAGI JAZZ NIGHT 実行委員会
- 岡崎活性化本部
- 株式会社エフエム岡崎
- 岡崎市 (文化芸術部)

出典：JAZZの街岡崎公式HPより



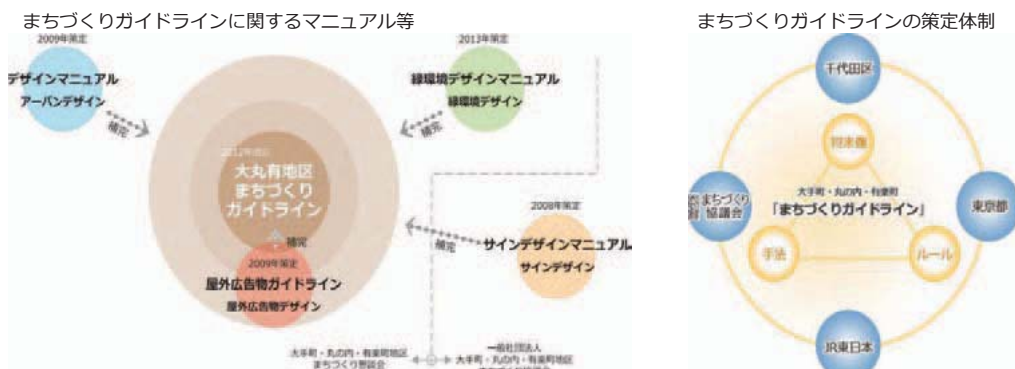
113

9-16 まちづくり 東京駅周辺(大丸有)の地域活性化①

■ エリア ■

【ポイント】東京駅周辺の官・民の主な関係者でエリアマネジメント実施。街のデザインガイドライン策定、イベント開催、情報発信等。

- 主体：一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 (※都市再生推進法人)
- テーマ：公民協調で地区内の付加価値を高め、東京の都心としての持続的な発展に寄与する。
- 実施体制：東京都、千代田区、JR東日本、当協議会 (会員数89企業) で1996年に「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会」を立ち上げ、まちづくりガイドラインを策定 (事務局は三菱地所 (株))



出典：一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会HPより

114

9-16 まちづくり 東京駅周辺(大丸有)の地域活性化②

■ IIRマネ ■

■ 最近の動き：環境整備やイベントなどのエリアマネジメントを実施



出典：一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会「大丸有CSRレポート2014」より

9-17 まちづくり 民間4社による「大阪梅田地区」地域活性化①

■ IIRマネ ■

【ポイント】民間4社が主体となって大阪駅を中心としたIIRマネジメントを実施。統一感のある情報発信やイベントの共催なども実施。

■ 主体：梅田地区エリアマネジメント実践連絡会（JR西日本、阪急電鉄、阪神電鉄、一般社団法人グランフロント大阪TMO の4社）

(※都市再生推進法人)

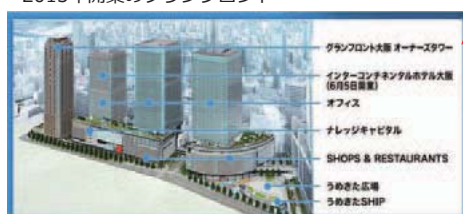
■ 資金調達：国の補助金なども活用

対象エリア

■ 事業コンセプト：

- ① 駅から広がるまちづくり
駅前イベントの開催など
- ② 歩いて楽しいまちづくり
オープンカフェ、バナー広告掲載等
- ③ 新しい時代のまちづくり
web運営による梅田全体の情報発信

2013年開業のグランフロント



出典：梅田地区エリアマネジメント実践連絡会「コンセプトブック」

9-17 まちづくり 民間4社による「大阪梅田地区」地域活性化②

■ エリマ ■

■ 成果：工事は2006年から着工し、現在に至る。



出典：梅田地区エリアマネジメント実践連絡会「コンセプトブック」

117

9-18 まちづくり 香取市(千葉県旧佐原市)の水辺まちづくり

河川

行政、民間、市民、TMOによる河川と歴史的な古い町並みを活かしたまちづくりを行い、外国人観光客誘致に向けた取組も活発化

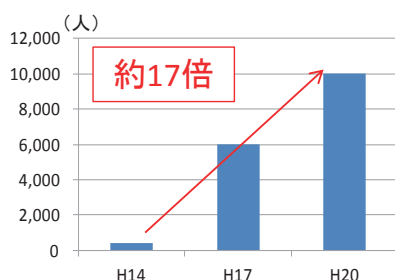
■ 主体：佐原市、民間、市民、TMO（佐原商工会議所）

中心市街地を流れる小野川
江戸時代は水運により問屋街が形成された

TMO構想の実施主体「(株)ふれきめら(第3セクター)」
が小野川の舟運をH15年より通年で運行開始



■ 香取市の外国人観光入込客数



■ 外国人観光客誘致に向けた取組

外国人向けボランティア
・通訳ガイド



成田空港⇄香取市の
多言語対応バス



出典：千葉県「千葉県観光入込調査報告書」
国土交通省「平成15年度全国都市再生モデル調査の展開事例」
国土交通省「観光客の移動支援に資する情報提供マネジメントに関するヒント集」

118

9-19 まちづくり 隅田川における水辺整備

河川

水辺を**マネジメントする仕組みを構築**し、**にぎわいの担い手・経済活動を誘導**し、**持続可能な発展**を目指す

■3つの水辺整備のあり方を掲げて実施

- ①利活用の場としての魅力向上
- ②水辺と街の連続性・回遊性の向上
- ③にぎわい創出のための持続可能な仕組みをつくる



エリアマネジメントのイメージ



河川利用の規制緩和を活用した水辺イベントイメージ

公共	護岸等の基盤部整備および維持補修、水防および災害対応等
エリアの運営組織	事業者公募、地域合意調整、利活用のルール策定と運用、テラスや船着場・駐車場等の施設の運用管理、地域貢献等
民間	にぎわい施設の整備や運営、イベント等

役割分担のイメージ

出典：新たな水辺整備のあり方検討会「隅田川等における新たな水辺整備のあり方」

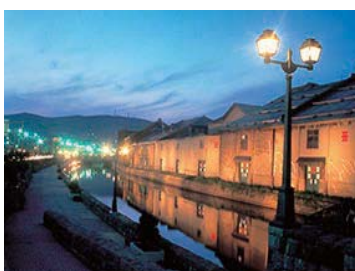
119

9-20 まちづくり 小樽運河周辺の再生

運河

「**kawaii**」をキーワードに、**ロリィタファッションと歴史的建造物や景観の融合による新たなソフトコンテンツを展開**

- ・昭和58年に北海道初の「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」を制定し、歴史的景観保全を推進。
- ・都市環境向上と市民のまちづくりへの関心を高めるため、昭和63年より「小樽市都市景観賞」を実施。
- ・行政が歴史的建造物「旧小樽倉庫」を取得し、博物館や観光物産館「小樽市観光物産プラザ（運河プラザ）」として活用。
- ・平成25年より「kawaii（カワイイ）」をキーワードに、ロリィタファッションやカワイイ文化を切り口とした新たなイベント等を展開。



出典：小樽市ホームページ、小樽観光協会ホームページ

120

港湾

老朽化した広島県所有の港湾倉庫を、尾道の「サイクリストの聖地」という魅力を活かし、PPPにより再生。

尾道水道に面する県営2号上屋(倉庫)の空間を有効活用し、ホテル、飲食店、物販店舗等からなる複合施設として再生。

- 事業主体 株式会社OU2
- 事業手法 認定民間拠点施設整備事業計画の認定(H26.2.7)を受け、民間都市開発推進機構のまち再生出資を活用
- 施設概要



倉庫を改装した施設



レンタサイクル



ホテル

出典：ONOMICHI U2ホームページ、国土交通省プレスリリース(H26.2.7)

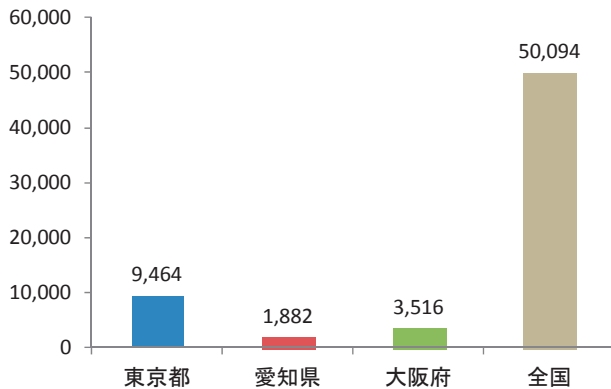
121

10 共助社会・地域マネジメント

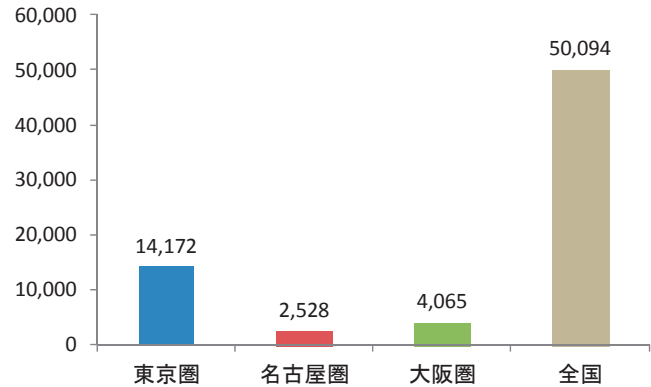
10-1 共助社会・地域マネジメント NPO法人数

- 東京圏のNPO認証法人数は全国の約3割を占めている。
- 名古屋圏のNPO認証法人数東京圏の約2割程度。

NPO認証法人数（都道府県）



NPO認証法人数（都市圏別）



東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)
大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)
名古屋圏(愛知県、岐阜県、三重県)

出典：内閣府「NPOホームページ」(H27年3月1日現在)

123

10-2 共助社会・地域マネジメント 都市再生推進法人

- 都市再生推進法人の認定数は全国で15社だが、名古屋ではまだ認定法人はない。

都市再生推進法人

まちづくり会社	指定日	所在地	事業内容
札幌大通まちづくり株式会社	H23.12.9	札幌市	商店街の販促企画・施設建設、運営、コンサルティング等
株式会社 まちづくりとやま	H24.3.2	富山市	都市開発に関する企画、調査、設計及びコンサルタント等
株式会社 飯田まちづくりカンパニー	H24.3.30	飯田市	まちづくりの推進、景観・環境事業等
株式会社 まちづくり川越	H24.5.29	川越市	観光開発及び土地・建物の有効利用に関する調査、企画等
まちづくり福井 株式会社	H25.4.19	福井市	まちづくりの推進、都市開発、商店街の販促活動等
秋葉原タウンマネジメント 株式会社	H25.9.3	千代田区	都市環境の向上、活性化等
牛久都市開発 株式会社	H25.9.25	牛久市	市街地再開発施設の管理・運営、店舗の販促活動
草津まちづくり 株式会社	H25.12.27	草津市	まちづくりに関する調査、企画、事業推進・実施等
一般社団法人及び一般財団法人	指定日	所在地	事業内容
一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会	H25.9.3	千代田区	安全・安心、環境共生、賑わい創出等
一般社団法人 柏の葉アーバンデザインセンター	H26.1.14	柏市	市北部地域における賑わい・交流の創出等
一般財団法人 柏市まちづくり公社	H26.2.14	柏市	JR柏駅周辺地域における賑わい・交流の創出等
一般財団法人 柏市みどりの基金	H26.3.31	柏市	みどりに関する専門家派遣・アドバイス、助成等
一般財団法人 グランフロント・大阪TMO	H26.7.29	大阪市	地域の活性化、環境改善、コミュニティの形成
NPO法人	指定日	所在地	事業内容
特定非営利活動法人 南信州おひさま進歩	H24.3.30	飯田市	環境保全、まちづくりの推進、社会教育の推進等
特定非営利活動法人 いいだ応援ネットワーク	H24.3.30	飯田市	社会教育の推進、まちづくりの推進等

平成26年10月国土交通省「第3回 新たな時代の都市マネジメント小委員会」資料より作成

124

10-3 共助社会・地域マネジメント ソーシャルビジネス市場規模

○雇用者数、市場規模においては、約24倍もの差が生じている。

ソーシャルビジネスの日英比較

	日 本	イギリス
事業所数	8,000	55,000
雇用者数	3.2万人	77.5万人
市場規模	2400億円	5.7兆円

出典) 経済産業省「ソーシャルビジネス研究会報告書」
(2008年4月)をもとに作成

注) 日本の数値は研究会による2008年4月時点の推計値。
イギリスの数値は、英国産業貿易省中小企業庁資料
(2005年7月)による2004年末時点の値

新しい公共を担う人々(奥野信宏 栗田卓也 H22年8月発行(岩波書店))より作成

125

10-4 共助社会・地域マネジメント 寄付額の対GDP比

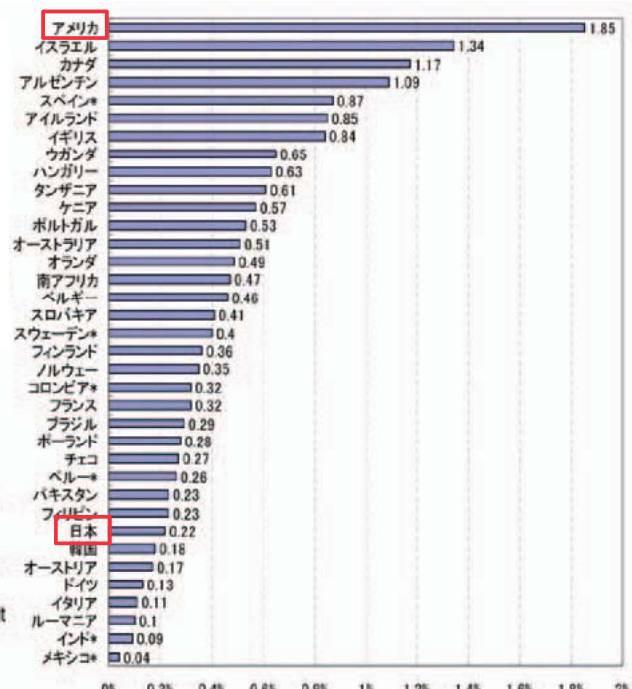
○日本は欧米諸国よりも低く、36か国中29番目である。

寄付金額の対GDP比

○アメリカが突出して高い

○欧米諸国でもオーストラリアや
ドイツ、イタリアなどは日本より
も低い

*宗教団体への寄附額のデータが入手できず
総額に算入されていない国
注:寄附金額(対GDP比)は1995年から2002
年の間のデータであり国別で異なる。
出典: Johns Hopkins Comparative Nonprofit
Sector Project



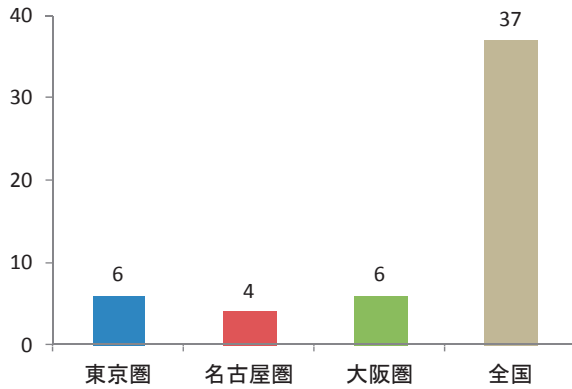
H20年5月「東京都税制調査会第4回小委員会」資料より作成

126

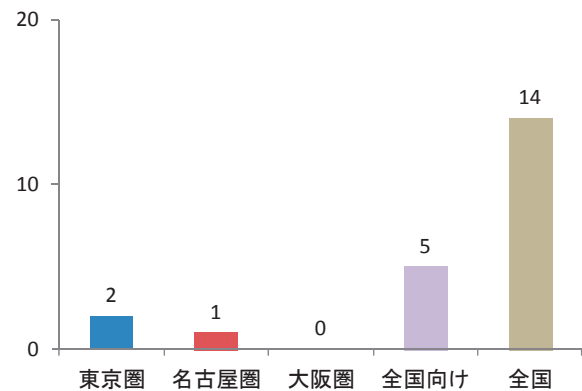
10-5 共助社会・地域マネジメント 資金調達①

○名古屋圏のコミュニティ財団やNPOバンク数はそれほど少なくない。

主なコミュニティ財団・市民ファンドの数



NPOバンク数



東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)
大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)
名古屋圏(愛知県、岐阜県、三重県)

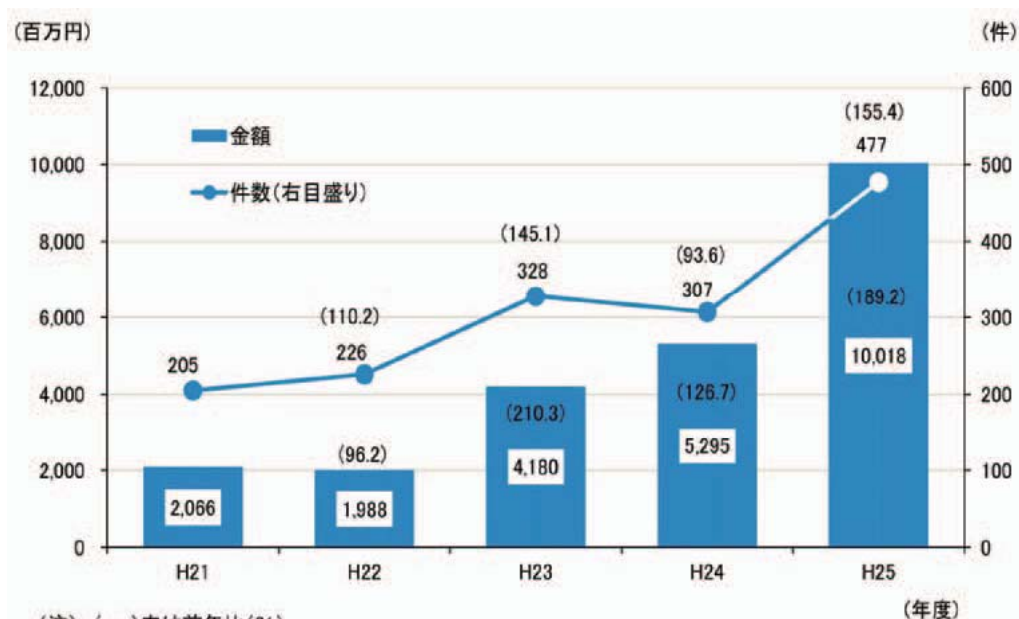
出典:内閣府「第8回共助社会づくり懇談会資料」(H27年12月)

127

10-5 共助社会・地域マネジメント 資金調達②

○信用金庫によるNPO等への融資実績は、年々増加している。

信用金庫によるコミュニティ・ビジネスを行うNPO等への融資実績推移



(出所) (一社) 全国信用金庫協会ホームページ掲載資料より内閣府作成。

出典: H27年3月内閣府「共助社会づくり懇談会資料」

128

10-5 共助社会・地域マネジメント 資金調達③

○愛知県の預貸率は50%であり、東京都や大阪府に比べて低い状況にある。

資金調達

国内銀行 預金・貸出金の状況 ＜2015年3月末＞

(単位：億円、%)

	預金(A)	貸出金(B)	預貸差額(A-B)	預貸率(B/A)
東京都	2,082,074	1,888,316	193,758	90.7%
愛知県	342,334	171,989	170,345	50.2%
大阪府	590,754	380,161	210,593	64.4%

(注)

・国内銀行とは、銀行本体の設立根拠が国内法に準拠している銀行（日本銀行、政府関係機関及びゆうちょ銀行を除く。）で、都市銀行（第二地方銀行協会加盟銀行を含む。）、信託銀行などをいう。

・都道府県の区分は、預入者または貸出先が所在する都道府県にかかわらず、預金については預金受入店舗、貸出については貸出店舗がいずれの都道府県に属するかを基準に区分。

出典：日本銀行ホームページ統計資料

寄付金の年間支出額 ＜平成26年＞

(単位：円)

	寄付金額
東京都区部	4,117
名古屋市	1,586
大阪市	2,011

出典：総務省「平成26年家計調査」

11 MICE

11-1 MICE 開催件数の国別比較

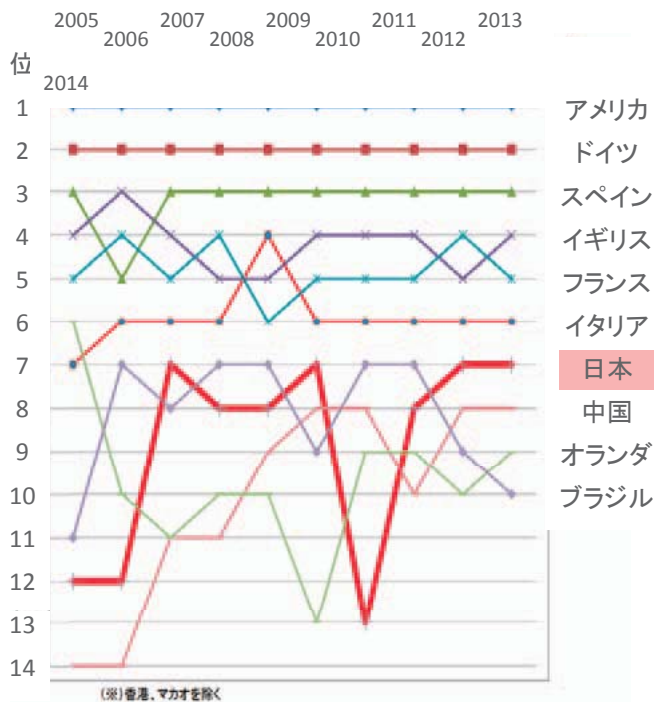
○日本はアジア・大洋州／中近東地域で1位(3年連続)、世界総合で7位。

国際会議開催件数・国別順位(2014年)

順位	国名	件数
1	アメリカ	831
2	ドイツ	659
3	スペイン	578
4	イギリス	543
5	フランス	533
6	イタリア	452
7	日本	337
8	中国	332
9	オランダ	307
10	ブラジル	291

出典:国際会議協会(ICCA)統計より作成

国際会議開催件数の国別順位の推移

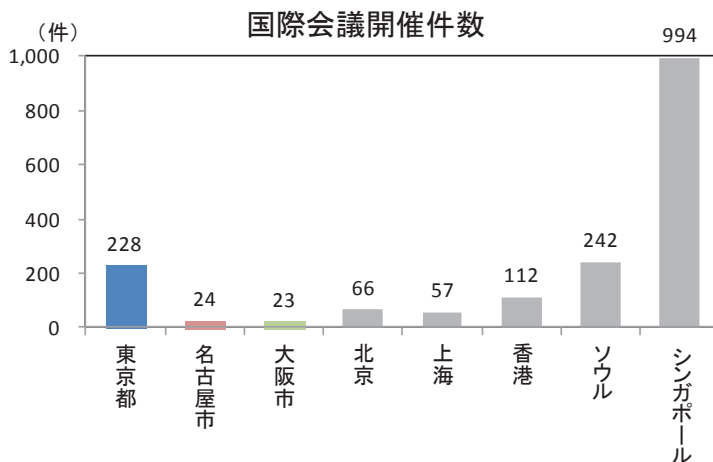


出典:JNTO・観光庁HP

131

11-2 MICE アジアにおける比較①

○名古屋市における国際会議の開催件数は、アジアの中で低位な状況にある。



国際機関・国際団体の本部が主催又は後援した会議、または国内団体もしくは国際団体支部等が主催し会議で参加者数50人以上、参加国数3カ国以上、開催期間1日以上のも

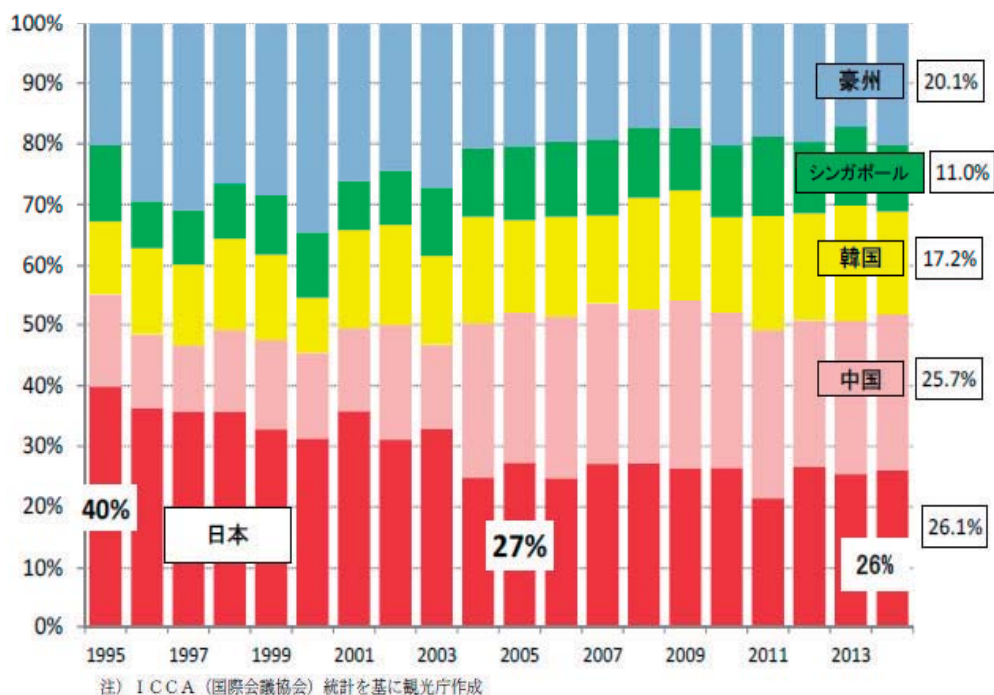
出典:JNTO「国際会議統計」(H25年)

132

11-2 MICE アジアにおける比較②

○アジア・大洋州地域の主要国における、日本のシェアは低下している。

アジア・大洋州地域の主要国における国際会議開催件数のシェア推移



133

11-2 MICE アジアにおける比較③

○日本の減少傾向に対し、中国や韓国においては経済成長を背景として増加傾向にある。

アジア各国の見本市・展示会開催件数の推移

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
日本	1,109	991	574	516	528	692	721	621	603	611
中国	1,840	2,027	3,298	2,467	3,800	4,320	4,270	4,490	4,920	5,400
香港	67	67	67	68	66	92	95	110	118	118
韓国	221	248	268	300	336	353	354	409	422	479
シンガポール	94	73	-	-	-	-	-	-	-	-
タイ	250	271	296	369	363	-	-	-	-	-

日本: 概ピーオービーのデータより。2003年以降、対象を見直して企業個展等を除外。
 中国: 中国国貿促より
 香港: 香港展覧会議業協会より
 韓国: 韓国見本市主催者協会より
 シンガポール: Singapore Tourism Boardより
 タイ: Thailand Convention & Exhibition Bureauより
 各国の「見本市・展示会」の対象・補足範囲が異なるため、国毎の数値比較は不適当

出所) JETRO資料 (http://www.jetro.go.jp/j-messe/column/pdf/fair_exhibition.pdf)より

134

11-2 MICE アジアにおける比較④

○東京の6位が最高。国際会議を誘致する都市数が多く、開催件数が分散。

アジア大洋州・中東地域の都市別国際会議（2014年）

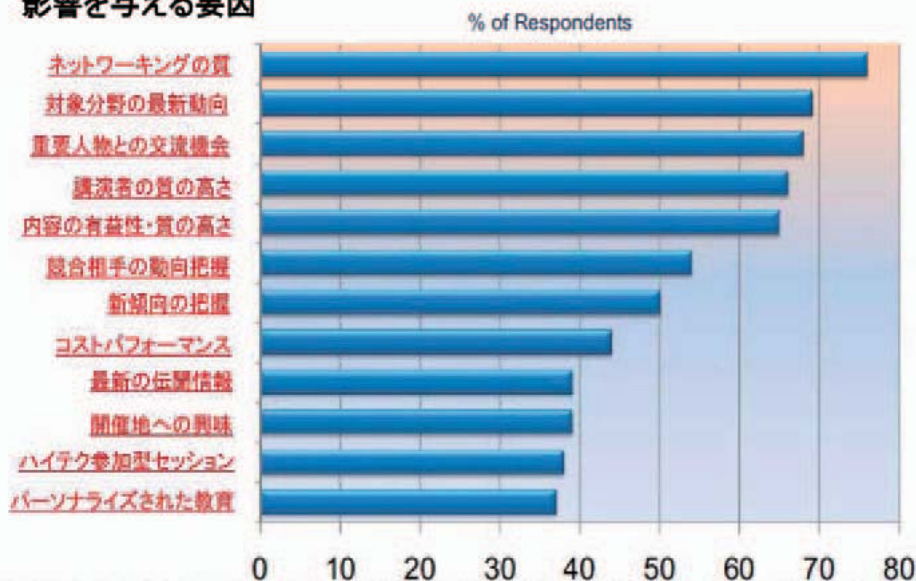
順位		都市	開催件数	順位		都市	開催件数
アジア大洋州・中東地域	世界			アジア大洋州・中東地域	世界		
1	7	シンガポール	142	14	58	済州	41
2	14	北京	104	15	66	パリ	38
3	15	ソウル	99	16	67	ブリスベン	37
4	16	香港	98	17	69	釜山	35
5	20	台北	92			ニューデリー	35
6	22	東京	90	26	125	札幌	19
7	25	シドニー	82	30	134	横浜	18
8	28	クアラルンプール	79	34	152	奈良	16
9	29	バンコク	73			沖繩	16
		上海	73	38	164	福岡	15
11	37	メルボルン	61			神戸	15
12	44	ドバイ	56	47	208	名古屋	11
13	54	京都	47	49	222	大阪	10

出典：観光白書（国際会議協会（ICCA）統計より作成）

135

11-3 MICE 会議誘致の影響要因

◆ 2020年において会議及び展示会へ出席を決定する際に影響を与える要因



※この他40%以下の得票率のものとして、低費用/無料の参加費、ソーシャルイベント、興味深い国内ロケーション、ゼロエミッションへの貢献、短期の開催期間等が挙げられている。

出典：Rohit Talwar, Tim Hancock, "Convention 2020 - The Future of Exhibitions, Meeting and Events, Phase 1 Survey Findings." (March 5th 2010)

11-4 MICE コンベンション施設の規模比較

○10万㎡超のコンベンション施設は、国内に存在しない。

展示面積10万㎡超コンベンション施設件数 (件)

地域	件数	地域	件数
欧州	33	アジア	11
イタリア	7	韓国	1
英国	1	シンガポール	1
クロアチア	1	タイ	1
スイス	2	台湾	1
スペイン	3	中国	7
チェコ	2	日本	0
デンマーク	2	中東	4
ドイツ	9	U A E	2
フランス	3	イラン	1
ポーランド	1	ヨルダン	1
ポルトガル	2	オセアニア	1
北米	6	豪州	1
カナダ	1	ロシアCIS	1
米国	5	ロシア	1
中南米	3	アフリカ	1
エルサルバドル	1	ジンバブエ	1
ブラジル	1	合計	60
メキシコ	1		

国内主要コンベンション施設概要

施設	展示面積 合計 (㎡)	最大会議場 の収容人員(人)
東京ビッグサイト	80,660	1,000
幕張メッセ	75,000	1,600
インテックス大阪	70,000	294
名古屋市国際展示場	35,000	700
パシフィコ横浜	20,000	5,002
西日本総合展示場/北九州国際会議場	16,907	585
東京国際フォーラム	5,000	5,012
国立京都国際会館	3,000	1,840

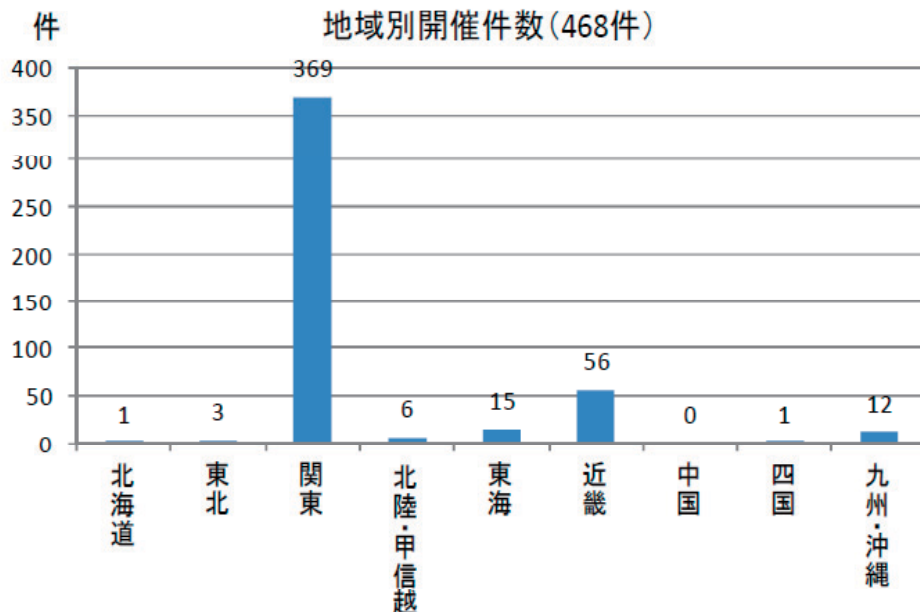
出典：日本貿易振興機構・世界の展示会場 面積表示があるもののみ集計
各施設公表値ほか

出典：公益財団法人 福岡アジア都市研究所「Fukuoka Growth 10 おもてなしのグローバルMICE戦略」

137

11-5 MICE 国内での開催件数の比較

○国内の開催件数は「関東」が他を大きく引き離しており、一極集中の様相となっている。



出典：「展示会データベース 2014年度版」((株)ピーオーピー)

138

11-6 MICE グローバルMICE都市 東京都

グローバルMICE都市 東京都

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **22位**

- MICE戦略の位置付け** : 東京都観光産業振興プラン (H25.5)
MICE戦略目標 : 国際会議の開催件数 H29 : 250件 (H23 : 153件)
中心となる実行組織 : (公財) 東京観光財団
主な財政支援 (助成金) : 最高2,000万円まで
産学官からなる推進体制 : -
代表的なコンベンション施設 :

東京国際フォーラム



施設HPより

(施設概要)
 ④ コンベンション :
 5,012人収容

(施設概要)
 展示面積 : ⑤
 25,690㎡

東京ビッグサイト



施設HPより

(空港からのアクセス)

東京国際フォーラム

- ・羽田空港より電車で浜松町駅まで23分。そこから有楽町駅まで電車で4分。
- ・成田空港より東京駅まで電車で53分またはリムジンバスで約80分。

東京ビッグサイト

- ・羽田空港よりリムジンバスで約25分。成田空港よりリムジンバスで約60分。

11-7 MICE グローバルMICE都市 横浜市

グローバルMICE都市 横浜市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **134位**

- MICE戦略の位置付け** : 中長期MICE戦略素案 (H25.3)
MICE戦略目標 : 中大型国際会議の開催件数 H29 : 65件 (H22 : 47件)
中心となる実行組織 : (公財) 横浜観光コンベンション・ビューロー
主な財政支援 (助成金) : 最高1,000万円まで
産学官からなる推進体制 : -
代表的なコンベンション施設 : パシフィコ横浜



施設HPより

(施設概要)

コンベンション : 5,002人収容
 展示面積 : 20,000㎡

(空港からのアクセス)

- ・羽田空港より車で約20分、バスで約40分、電車で約30分。
- ・成田空港より車またはバスで約120分、電車で約100分。

11-8 MICE グローバルMICE都市 京都市

グローバルMICE都市 京都市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **54位**

MICE戦略の位置付け	: MICE戦略2020 (H26.10)
MICE戦略目標	: コンベンション開催件数の世界順位 H32: 35位 外国人参加者比率の国内順位: 国内1位を堅持
中心となる実行組織	: (公財) 京都文化交流コンベンションビューロー
主な財政支援 (助成金)	: 最高1,000万円まで
産学官からなる推進体制	: 京都市MICE協議会 (仮称) 立上げ予定
代表的なコンベンション施設	: 国立京都国際会館



施設HPより

(施設概要)

コンベンション: 2,000人収容
展示面積: 3,000㎡

(空港からのアクセス)

- ・関西国際空港より電車で京都駅まで約75分、リムジンバスで約90分。そこから地下鉄で約20分。
- ・大阪国際空港 (伊丹) よりリムジンバスで京都駅まで約55分。そこから地下鉄で約20分。

141

11-9 MICE グローバルMICE都市 神戸市

グローバルMICE都市 神戸市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **164位**

MICE戦略の位置付け	: 神戸観光プラン (H23.2)
MICE戦略目標	: 国際会議開催件数 H27: 100件 (H21: 76件)
中心となる実行組織	: (一財) 神戸国際観光コンベンション協会
主な財政支援 (助成金)	: 最高500万円まで
	他に (公財) 中内カコンベンション振興財団による補助金 (最高1,000万円まで) あり
産学官からなる推進体制	: 神戸コンベンション誘致協議会
代表的なコンベンション施設	: 神戸コンベンションセンター



施設HPより



施設HPより

(施設概要)

コンベンション: 4,000人収容
展示面積: 3,800㎡

(空港からのアクセス)

- ・関西国際空港より高速船で神戸空港まで約30分。そこからポートライナーで約8分。
- ・関西国際空港よりリムジンバスで三宮駅まで約70分。そこからポートライナーで約10分。
- ・大阪国際空港 (伊丹) よりリムジンバスで三宮駅まで約40分。そこからポートライナーで約10分。

142

11-10 MICE グローバルMICE都市 福岡市

グローバルMICE都市 福岡市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **164位**

MICE戦略の位置付け : 福岡観光・集客戦略 (H25.3)
「グローバル創業都市・福岡」ビジョン

MICE戦略目標 : H34国際会議開催件数 : 250件
(福岡観光・集客戦略より) 参加者数 : 12万人 (H23:221件、約9万人)

※国家戦略特区提案では規制緩和により、H30には国際コンベンション開催件数 : 300件、
展示会への参加者数 : 100万人 (H24 : 252件、約80万人)

中心となる実行組織 : (公財) 福岡観光コンベンションビューロー

主な財政支援 (助成金) : 最高300万円まで

産学官からなる推進体制 : 福岡地域戦略推進協議会 (Fukuoka D.C.)

代表的なコンベンション施設 :

福岡国際会議場



施設HPより

(施設概要)

← コンベンション : 3,000人収容
展示面積 : 1,320㎡

(施設概要)

展示面積 : 8,000㎡ →

福岡マリンメッセ



施設HPより

(空港からのアクセス)

・福岡空港より地下鉄で博多駅へ5分。そこからバスで12分。

143

11-11 MICE グローバルMICE都市 大阪市

グローバルMICE都市 大阪市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **222位**

MICE戦略の位置付け : 大阪の観光戦略、大阪都市魅力創造戦略 (H24.12)

MICE戦略目標 : 国際会議開催件数 H28 : 230件、
外国人参加者数 : 2.3万人 (H23 : 135件、約0.7万人)

中心となる実行組織 : (公財) 大阪観光局

主な財政支援 (助成金) : 問い合わせ ※札幌MICE戦略に上限300万円と記載あり

産学官からなる推進体制 : 大阪MICEビジネス・アライアンス

代表的なコンベンション施設 :

グランキューブ大阪



大阪観光局HPより

(施設概要)

← コンベンション : 2,754人収容
展示面積 : 2,600㎡

(施設概要)

コンベンション : 1,750人収容 →
展示面積 : 1,700㎡

ナレッジキャピタル
コングレコンベンションセンター



施設HPより

(空港からのアクセス)

・関西国際空港より電車で大阪駅まで約55分又はリムジンバスで約60分。
・大阪国際空港 (伊丹) よりリムジンバスで大阪駅まで約30分。
グランキューブ大阪は大阪駅からバスで約15分。

144

11-12 MICE グローバルMICE都市 名古屋市

グローバルMICE都市 名古屋市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **208位**

- MICE戦略の位置付け** : 名古屋市観光戦略ビジョン第2期重点プロジェクト (H26.2)
- MICE戦略目標** : 国際会議の開催件数 H27: 144件 (H24: 126件)
 コンベンションビューローHP総アクセスビュー数 H27: 1,520万件
 (H24: 957万件)
- 中心となる実行組織** : (公財) 名古屋観光コンベンションビューロー
- 主な財政支援 (助成金)** : 最高200万円まで
- 産学官からなる推進体制** : 愛知・名古屋MICE推進協議会
- 代表的なコンベンション施設:**

名古屋国際会議場



施設HPより

(施設概要)

← コンベンション: 3,012人収容
 展示面積: 1,920㎡

(施設概要)

展示面積: 13,870㎡ →

ポートメッセ名古屋



施設HPより

(空港からのアクセス)

名古屋国際会議場

- ・中部国際空港より電車で金山駅まで25分。そこから地下鉄で2分。

ポートメッセ名古屋

- ・中部国際空港より電車で名古屋駅まで28分。そこからあおなみ線で24分。

145

11-13 MICE グローバルMICE強化都市 札幌市

グローバルMICE強化都市 札幌市

2014年国際会議開催件数世界順位 (ICCAデータ) **125位**

- MICE戦略の位置付け** : 札幌MICE総合戦略 (H27.4)
- MICE戦略目標** : 国際会議開催件数 H31: 120件 (H25: 89件)
 全国規模の国内会議開催件数 H31: 50件 (H25: 27件)
 海外インセンティブツアーの誘致・支援 H31: 60件
 (H25: 37件)

新規スポーツ大会等の誘致件数: H31までに5件

外国人参加者数: 2.3万人 (H23: 135件、約0.7万人)

- 中心となる実行組織** : (公財) 札幌国際プラザ・コンベンションビューロー
- 主な財政支援 (助成金)** : 最高600万円まで (道300万円、市300万円)
- 産学官からなる推進体制** : さっぽろMICE推進委員会
- 代表的なコンベンション施設:**

札幌コンベンションセンター



施設HPより

(施設概要)

← コンベンション:
 2,500人収容

(施設概要)

展示面積: →
 5,000㎡

アクセスサッポロ



施設HPより

(空港からのアクセス)

- ・新千歳空港より札幌駅または新札幌駅経由で約60分。(札幌コンベンションセンター)
- ・新千歳空港より電車で新札幌駅まで28分。そこからタクシーで7分。(アクセスサッポロ)

146

11-14 MICE アジア最優秀MICE都市 シンガポール①

TTG Travel Awards 「最優秀MICE都市賞」

- ・シンガポールに本社を置く世界的な観光・MICE専門誌の「TTGアジア・メディア」が主催
- ・航空会社、旅行会社、ホテル、観光庁など分野別の優秀企業を選んで表彰を行っている、観光業界で権威ある賞の1部門
- ・「TTGアジア・メディア」が発行する観光・MICE関連の専門誌の主要購読者数万人の投票による選考



	受賞都市
2015	Singapore
2014	Singapore
2013	Singapore
2012	Singapore
2011	Seoul
2010	Shanghai

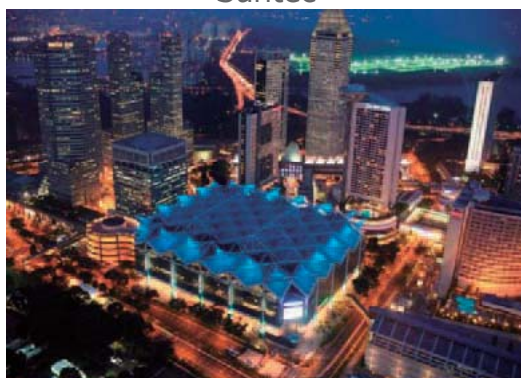
147

11-14 MICE アジア最優秀MICE都市 シンガポール②

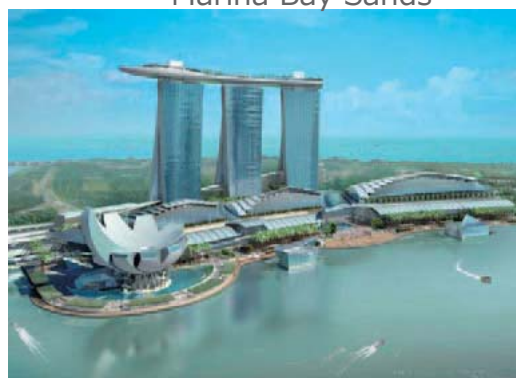
シンガポール

- ・観光・MICE産業の振興計画を策定している。
- ・自国の主要産業分野のうち、特に重点的に振興を図っている金融、バイオメディカル・ヘルスケア、環境・エネルギーの各分野に関するMICEの誘致に積極的に取り組む。
- ・開催施設としても機能性の高い大型複合施設の整備を進めており、MICE誘致の競争力を高めている。
- ・2015年にはMICE EXPOを開催

Suntec



Marina Bay Sands



各施設ホームページより

148

資料編

2027年リニア中央新幹線開業に向けたまちづくりの提言 リニア時代の名古屋の都市戦略

平成28年3月

名古屋都市センター スーパー・メガリージョン研究会 作成

【発行】

公益財団法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター
〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号 金山南ビル内
TEL:052-678-2216 FAX 052-678-2211 <http://www.nui.or.jp>