

F^{Future of Real Estate}ORE



特集 都市と地方 未来志向のまちづくり

フランス リクヴィール

ラグビーワールドカップの開催に続いて来年の東京オリンピック・パラリンピック、2025年の大阪・関西万博と国家的イベントを控えるわが国は海外からの注目が一段と高まっている。こうした中、日本の都市は今後どうあるべきか。グローバル化や多様性、先端産業の成長、地方との共存、エリアマネジメントの必要性など、多方面から都市の価値創造に迫る。

- | | | |
|-----------------------|-------|---|
| 巻頭対談 | | マネジメントが創る未来のまちづくり |
| 特別レポート | | 企業の拠点整備・立地動向 |
| 2025年まちづくりに向けた戦略(第6回) | ... | 徒歩圏内に経済活動を集積させるまちづくり
—都心回帰の必然とコンパクトシティ— |
| 政策ウォッチ | | ウォークアブルなまちなかを目指して |
| デベロップメント最前線 | | 世界の玄関を担うデベロッパー
●世界と東北の人・ものを繋ぐ 仙台空港—東急・東急不動産・前田建設工業・豊田通商
●世界から九州観光の中心に 阿蘇くまもと空港—三井不動産
●世界のリゾートを空港からつくる 下地島空港—三菱地所 |
| 不動産協会の活動記録 | | 令和2年度税制改正要望 |

Prologue

ラグビーワールドカップの開催に続いて
来年の東京オリンピック・パラリンピック、
2025年の大阪・関西万博と
国家的イベントを控えるわが国は
海外からの注目が一段と高まっている。
こうした中、日本の都市は今後どうあるべきか。
グローバル化や多様性、
先端産業の成長、地方との共存、
エリアマネジメントの必要性など、
多方面から都市の価値創造に迫る。



特集 都市と地方 未来志向のまちづくり

Contents

- 巻頭対談 **1** マネジメントが創る未来のまちづくり
出口 敦・東京大学大学院新領域創成科学研究科副研究科長・教授
梅澤高明・A.T.カーニー日本法人会長 ナイトタイムエコノミー推進協議会理事
- 特別レポート **6** 企業の拠点整備・立地動向
- 2025年 まちづくりに向けたストラテジー(第6回) **8** 徒歩圏内に経済活動を集積させるまちづくり
—都心回帰の必然とコンパクトシティー—
加藤幸治・国土舘大学文学部史学地理学科教授
- 政策ウォッチ **10** ウォークアブルなまちなかを目指して
浅見泰司・東京大学大学院工学系研究科教授
- デベロップメント最前線 **12** 世界の玄関を担うデベロッパー
- 世界と東北の人・ものを繋ぐ
仙台空港—東急・東急不動産・前田建設工業・豊田通商
 - 世界から九州観光の中心に
阿蘇くまもと空港—三井不動産
 - 世界のリゾートを空港からつくる
下地島空港—三菱地所
- 不動産協会の活動記録 **17** 令和2年度税制改正要望



梅澤高明氏

A・T・カーニー日本法人会長 ナイトタイムエコノミー推進協議会理事

出口敦氏

東京大学大学院新領域創成科学研究科 副研究科長・教授



梅澤 高明 (うめざわたかあき)
A.T.カーニー日本法人会長 / ナイトタイムエコノミー推進協議会理事

東京大学法学部卒、MIT経営学修士。日米で20年以上にわたり、戦略・イノベーション・マーケティング・組織関連のテーマでコンサルティングを実施。クールジャパン機構社外取締役、一橋ICS（大学院国際企業戦略専攻）特任教授、テレビ東京「ワールドビジネスサテライト」コメンテーター。クールジャパン、知財、インバウンド観光などのテーマで政府委員会の委員を務める。「NEXTOKYO Project」を主宰し、東京の将来ビジョン・特区構想を産業界・政府に提言。著書に「NEXTOKYO」(共著、2017年、日経BP社)、「最強のシナリオプランニング」(2013年、東洋経済新報社)ほか。

出口 敦 (でぐちあつし)
東京大学大学院新領域創成科学研究科副研究科長・教授、総長特任補佐

1984年東京大学工学部都市工学科卒。1990年同大学大学院博士課程修了(工学博士)。東京大学助手、九州大学助教授、同大学教授を経て、2011年より東京大学教授。専門は都市計画学、都市デザイン学。著書に「Society 5.0 人間中心の超スマート社会」(編著、2018年、日本経済新聞出版社)、「ストリートデザイン・マネジメント 公共空間を活用する制度・組織・プロセス」(編著、2019年、学芸出版社)など多数。柏の葉アーバンデザインセンター (UDCK) センター長、一般社団法人UDCイニシアチブの代表理事などを務め、公・民・学連携の都市デザイン・マネジメントやスマートシティの実践と研究を進めている。

巻 頭 対 談

マネジメントが創る 未来のまちづくり

令和時代に入り、わが国はラグビーワールドカップに続き、東京オリンピック・パラリンピック、2025年の大阪・関西万博といった国家的なイベントが開催され、世界の注目を集めることになる。また、AI・IoTをはじめとするデジタル技術の飛躍的な発達、価値観の多様化、グローバル化の急速な進展等に伴い、これからのわが国の経済社会はかつて経験したことのないような速さで劇的に変化し、それとともに都市や地方の役割や機能も大きく変わる可能性がある。こうした中で、まちづくりはどうあるべきか。まちの個性や魅力を創出していくマネジメントの重要性や、世界の都市間競争におけるクリエイティブシティの重要性について、東京大学大学院の出口敦教授と、A・T・カーニー日本法人会長の梅澤高明氏が語り合った。

都市はマネジメントこそ重要な時代に

出口 「都市」とは本来、機能や景観を含めて人がデザインし、地域社会でマネジメントしていくことで、その固有の価値や魅力が創られていくものです。近年、都市をつくることよりも、マネジメントしながら価値を向上させていくまちづくりへと都市計画の考え方が変化しつつあると思います。例えば、Society 5.0^{*}の考え方に基づくスマートシティも新た

なテクノロジーに目がいきがちですが、人々が都市を使い続けることにより、地域や不動産の価値を高めていくという高度なマネジメントを強く指向した取り組みとも言えます。

梅澤 私は建築、デザイン、スポーツ、メディア、法律など分野横断の専門家チーム、「NEXTOKYO」プロジェクトをリードして、東京の将来像を提示してきました。私たちが都市のマネジメントと、まちごとの個性の先鋭化を重視しています。

東京の未来を考える上で、重要な

^{*}サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)

3つのテーマがあります。1つはクリエイティブシティです。文化創造産業が集積し、世界中からクリエイティブクラスを惹きつける都市です。2つ目がテックシティ。先端技術産業が集積し、様々なソリューションが実装された都市です。3つ目がフィットネスシティ。健康的なライフスタイルを住民、来街者が享受できるまちです。こうした都市像の実現には、開発も大事ですが、マネジメントこそが成否を左右します。また東京は、渋谷・原宿、新宿、池袋、六本木、大丸有、日本橋、銀座といったまちの集合体です。それぞれのまちが個性を生かして、独自進化していくことが大事です。

地方も個性が求められる時代に

出口 近年、「都市と地方」に対する見方も変化しています。都市と地方を対立構造で捉えるのではなく、職・住それぞれの同じカテゴリーの中の選択肢として捉えられるようになりつつあると思います。背景には、ICTの発展によるテレワークがあります。同一のカテゴリーの選択肢として捉えられる新たな地域間競争が進む中、個々の都市と地方には明確な個性と、その個性に対応したサービスの提供が求められています。

の自然に近い集落、という3分類で考えるのがわかりやすいかもしれません。残念ながら、いまでも地方部はスプロール化と中心市街地の空洞化が進み、中途半端な開発と都市の拡張が国土の魅力を減じています。わが国では豊かな自然の中で暮らす、というライフスタイルがなかなか実現できません。都市の外縁部を自然に戻し、管理していくことで多様なライフスタイルを実現できるし、観光資源としての地域の価値を高められます。

自動運転と都市の価値観

出口 わが国の不動産の価値は、一般に駅から徒歩何分というように、鉄道駅を起点とした基準で決まります。近い将来、自動運転車などモビリティ（交通手段）が変化すれば、不動産に対する価値基準も変わるでしょう。駅と住宅地の間を自動運転バスが周回するとすれば、駅から徒歩何分という基準では計れない価値の転換が期待できます。駅から離れた住宅地であっても、豊かな自然環境の良さを享受できる土地自体が持つ本来の魅力が注目されて、不動産価値（売却価格）が上昇します。その上昇分を無料自動運転バスの運営コストに充てる、といった組み合わせも考えられます。



東京の未来を考える上で、重要な3つのテーマがあります。1つはクリエイティブシティ、2つ目がテックシティ、3つ目がフィットネスシティです。その実現のためには、開発も大事ですが、マネジメントこそが成否を左右します。それぞれのまちが個性を生かして、独自進化していくことが大事です。

梅澤 私は、将来的に都心部のオフィス需要は変化すると思っています。サテライトオフィスや高画質テレビ会議、テレレグジスタンス（ロボットなどを使う遠隔臨場感）によって、通勤の必要性は減っていきます。商業施設の需要も、eコマースの進展で減っていきます。映画館も、バーチャルリアリティの発達で集客力を失うかも知れない。技術進化や働き方とライフスタイルの変化を受けて、従来型の都市機能に対するニーズは減少していく可能性が高い。その中

※創造都市 英国の都市計画家 C. ランドリーなどが提唱した概念で、文化芸術と産業経済との創造性に富んだ都市を指す。また米国の都市計画家 R. フロリダは都市の産業をリードするのは創造性を持ったクリエイティブクラスと呼ばれる人材とした



都市計画も国土計画もメリハリが必要でしょう。超高層ビルの都心はインフラのキャパシティに配慮しつつ徹底した土地の高度利用、郊外住宅地は徹底して建物を低く保つ、というイメージです。一方、東京や地方の将来を考えると、都心に住み、郊外で働くという従来と逆転したライフスタイルが広まるかもしれません。

の設計をリードするのはデザイナーだからです。

データサイエンティストやデザイナーなどの高度人材を集積する上で、都心に質の高い教育機関を持つことは有効です。また、クリエイティブクラスを惹きつける上で、文化・芸術と生活の質も重要です。ライフスタイルの多様性を許容し、24時間楽しめる都市であることも都市の競争力を大きく左右します。

出口 これからの都市のハード・ソフトは、データ主導でつくられることとなります。「データ駆動型社会」と呼んでいますが、人々の移動や購買の履歴といったデータに基づいて、地域住民が抱える課題解決のためのサービスや施設整備が進められることとなります。ただし、データ駆動型社会は、データ自体を高度に活用できないと実現しません。住民の移動、健康、住宅環境などの不動産のデータを組み合わせれば、介護・送迎など新たなサービスを提供できます。しかし、人の移動データは主に交通事業者が保有しており、データ提供していただくためにはいくつもの難しい課題があります。

エネルギー消費、人の移動、健康などのデータが個人情報保護と秘匿性が保障されるしつかりした仕組みと技術の下で組み合わせり、活用できるようにになると、地域課題の解決に資するサービスが生まれるでしょう。

梅澤 魅力的なデータへのアクセスがあれば、人材も企業も世界から集まります。データを公共財として定義して、オープンアクセスにした方が、イノベーションは生まれやすいと思います。トヨタがハイブリッド特許を無償提供していますが、大企業は知財やデータをもっと開放して社会全体でのイノベーションを後押ししてほしいですね。

で、これから開発されるまちがどうやって人呼び込むのかは真剣に問いたい直さないといけません。

出口 世界の都市の歴史を見ると、都市の機能は中世以来の交易・商業から、産業革命以降の近代は工業・ものづくりに転換しました。戦後は次第に工場やものづくりの場が都市から転出し始まります。この変化にいち早く対応したのは米国です。都市をもものづくりの場ではなく、人が集まりお祭りをする場と位置付けて、1980年代に全米の都市にコンベンションセンターをつくってきました。展示会やスポーツなどのイベントや観光で人呼び込むようになり

ました。現代の都市はソフトの魅力、いわば「場で過ごす時間の質」で人を惹きつけています。

ICTと都市、データ駆動型社会

梅澤 都市の最大の機能は、人材を集めることです。世界の都市間競争は、突き詰めれば高度人材の獲得競争です。デジタル経済化＝知識産業化が進行すると、人材獲得競争はいよいよ激化します。ICT業界では、データを分析するデータサイエンティストだけでなく、デザイナーの需要が伸びています。全産業がデジタル化する中で、ユーザー体験(UX)

日本の政府は、成長戦略の中でSociety5.0を実現するためのデータ集積と活用のためのデータプラットフォームの構築を進めています。エ

出口 一人暮らしの高齢者の方のケアに対しても、行政だけに任せるのではなく、近所の人のサポート(共助)と生活履歴などのデータを活用したケアシステムにより、住み慣れた住まいに住み続けることができるかもしれません。移動手段がないなど、本当に困っている人も住み慣れた住まいで生き生きと暮らし続けられる可能性を高められると思います。

データのオープン化を含め、「データ駆動型社会がどうしたら国民に受容されるか」についてもっと研究すべきだと思います。データの価値、所有と使用、公共性についての議論を深めた上で、必要な法制度の見直



現状では、建物空間を時間ごとに複数用途化することは困難です。建物のコンバージョンも、建築基準法上の用途規制がハードルです。用途規制のあり方を見直して新たな時間市場を創ることで、魅力的なまちができると思います。

しへとつなげていくべきです。

都市の多様性を創出する

梅澤 都市は多様性に対する寛容さを備える必要があります。簡単に言えば、人々が他人の行動やライフスタイルを気にしない、干渉しないことです。夜中に遊んでいる人を排除しない。ル・コルビュジエの「輝く都市」ではなくて、清濁併せ呑むようなまちこそがクリエイティブシティになり得るのだと思います。

出口 まちは「外に開く」ことも重要です。これまでの都市開発は、敷地内で質の高い空間をつくることに力を注いできました。けれども、魅力的なストリートが観光客で賑わい、まちのシンボルとして脚光を浴びてきているように、敷地の外に開いた店舗やオープンスペースを創り出し、

活力の循環を起すほうがまち全体を魅力的にしていきます。車中心の道路を「歩行者に開く」ことを指向する時代になってきました。都市や地域自体も外に開いていく考え方を持つことが重要です。

梅澤 同感です。イノベーションの喚起には、セレンディピティといわれる偶然の出会いや発見が大事になります。セレンディピティは現実の空間でしかなかなか起きません。多様なクラスターの人が自然に交わる場所をどうつくるか、都市開発のメインテーマの1つだと思います。開かれている場だから、いろいろな人がすれ違う。私は、ナイトタイムエコノミーを重視していますが、その理由の1つは、アフターディナーの時間が一番、いろいろな人たちが名刺なしで交わる場があるからです。世界中、どこの都市

でも同じです。国籍、仕事も問わない。あまねくそういう場がある都市は、いろいろな結合が起こって、新しいビジネスや文化を興隆させています。そうした都市が、先端産業、デジタル経済をリードする真のクリエイティブシティです。

出口 文化・芸術都市、クリエイティブシティを創るには、地元の人が日常的に文化・芸術を楽しめるライフスタイルを創り出すことが大事です。若い頃、ウィーンに短期間住んだ経験がありますが、現地の人が17時までに仕事を終えて、着替えてオペラやコンサートに行く光景を目にしました。日常的に一日を2サイクル楽しんでいきます。日常的に音楽に親しむ聴衆の耳は洗練されているので、音楽家も成長します。その音楽家たちが地元の聴衆だけでなく、世界の観光客を魅了する文化の担い手となっているのです。働き方改革も、文化的なライフスタイルを創ることを目標にすべきでしょう。現在のニューヨークやロンドンの夜は楽しいし、安心してホテルや自宅に帰れる。一方、日本は公共交通がナイトタイムに対応していません。ナイトタイムを楽しむ基盤整備はこれからです。

梅澤 「ナイトタイムエコノミー推進協議会」という一般社団法人を今年設立しました。観光庁の予算を活用

して、ナイトタイムエコノミー活性化に向けた実証事業の選定とコーチングを民間人チームが行っています。世界で注目される「シティポップ」(1970〜80年代の、都会的イメーヂを打ち出した日本のポップミュージック)をSpotliffy(音楽配信サービス)で発信し、渋谷の多様なミュージックバーを巡る動線を海外的音楽ファン向けに作るとか、日本各地のお祭りの訪日客向けPRとマネタイズなどに取り組んでいます。博物館、美術館、お城といったユニークベニユーの活用も大事です。

出口 これからの都市は、豊かな「時間」を創り出していくことがテーマになると思います。空間を創ることも重要ですが、その空間でどんな時間を過ごせるか。飲食や文化・芸術、イベントを楽しむ可処分時間を創り出す都市づくりです。

梅澤 時間市場の開発は重要な視点です。訪日外国人はアフターディナーに不満を持っています。音楽や演劇といった文化産業の観点でも、深夜帯は若いアーティストにとつての登竜門になります。例えば大きな劇場は、昼とディナーの公演はメジャーなエンターティナーで集客して固定費をカバーする必要がありますが、深夜帯は営業延長の変動費をカバーできれば採算に乗るのでニューフェ



文化・芸術都市、
クリエイティブシティを創るには、
地元の人々が日常的に文化・芸術を楽しむ
ライフスタイルを創り出すことが大事です。
働き方改革も、文化的なライフスタイルを
創ることを目標にすべきでしょう。
現在のニューヨークやロンドンの夜は
楽しいし、安心してホテルに帰れます。

イスを出演させることができます。この新陳代謝が文化・芸術を発展させていく。わが国でも、新たな時間市場を創ることで、芸術や文化産業をさらに発展させることができます。

時間市場創出のための マネジメントと規制改革

梅澤 現状では、建物空間を時間ごとに複数用途化することは困難です。建物のコンバージョンも、建築基準法上の用途規制がハードルです。用途規制のあり方を見直して新たな時間市場を創ることで、魅力的なまちができると思います。公開空地も、避難機能を損ねない形であれば、恒常的な利用が認められてほしいですね。
出口 用途規制は、一般に「機能と空間は一对である」という近代都市計画の考えに基づいています。日

本では全国一律の基準を敷いて、安全・安心な生活環境を実現してきました。しかし、これからは地域社会自ら考える独自のまちのデザインとマネジメントが創り出す個性にこそ価値創出の可能性があり、そのための規制改革を進めるべきです。例えば、福岡市の屋台です。博多の屋台は、夜6時になると歩道の一部が接客空間に変わっていく。同じ空間を一日のうちに使い分けるサイクルを創り出す仕組みです。大丸有のエリアマネジメントも地域の魅力づくりに貢献してきました。いまや、エリアマネジメントなど地域に根差した団体・企業がまちのマネジメントを担えるようになってきています。行政だけではなかなか実現できないことを地元の民間組織が手がけています。

梅澤 私は、エリアマネジメントの

財源確保を担保するBIDのような仕組みはとても重要だと思います。財源確保のインセンティブを制度的に強化できないでしょうか？
出口 エリアマネジメントの原資を確保した都市開発事業には容積率ボーナスを付与するといったインセンティブは今後も拡充し得るかもしれません。

まちの個性の先鋭化、 防災に期待

梅澤 行政、デベロッパーの方々は、まちの個性の先鋭化にぜひトライしてほしい。例えば、新宿二丁目には、仮設の店舗と屋外の空き地にテーブルを置いていただけなのに外国人で満員というバーがあります。まちの個性が表現されているから、人が集まってきました。

もう1つの要望は、大規模再開発にあたって、地主だけでなくまちの個性を担っているテナントにも目を向けてほしい。再開発でテナントがちりじりになってしまえば、魅力も集客力も失われてしまいます。個性あるテナントに対し、仮移転の配慮や賃料の優遇によって、竣工後のまちづくりにも関わってもらおう。

再開発エリアの周辺部でまちの個性を担ってきた老舗店が、再開発に伴う賃料上昇で移転を余儀なくされ

たりすることなどもあります。そんな個店を税制優遇などで引き止めて、魅力あるストリートを残すなど、行政による新たなインセンティブの形もほしいと思います。

出口 行政の役割として、防災にもつと力を入れるべきだと思います。先日の台風15号の風水害で、千葉県や伊豆諸島には大きな被害が出ています。日本のインフラが脆弱であることを改めて認識したと思います。電線の地中化や山林管理の必要性を強く認識しました。

突発災害に対してインフラが脆弱な中、自治体は災害に対するレジリエンス(回復力)とリダンダンシー(冗長性)を確保すべきです。レジリエンスは、備えて終わりではなく、発災時の復旧力が重要であることを意味します。また、電力や物資を迂回路で供給できるようにネットワークのリダンダンシーも備えておく。

また、デベロッパーには、これからも地域のマネジメントに力を入れてほしいと思います。開発者であり不動産の所有者でもあるというデベロッパーの業態は、国際的にみて日本の特徴だと思います。地域の価値向上が企業価値の向上に繋がるといふ日本のデベロッパーの特色をPRしつつ、次世代スマートシティのまちづくりを期待したいですね。

企業の拠点整備・立地動向

少子化・高齢化に伴う人口減少をはじめとした経済社会構造の変化等が進む中で、持続的な経済成長を実現するためには、潜在成長率の引上げによる成長力強化が不可欠であり、安定的な設備投資促進が欠かせない。リーマンショック以降、抑制気味となっていたわが国の設備投資は、回復傾向が見えつつあるが、先行きには不透明感も漂っている。一方、グローバル化や、企業・事業再編、産業構造の変化、生産性向上に向けた働き方改革の進展等、企業をとりまく環境にも変化がみられる。こうした中、企業の設備投資について拠点整備や立地動向にフォーカスをあて、アンケート調査等を通じて探った。

地方でも一定の拠点整備ニーズ 近接性求められるサービス業

不動産協会は、企業の拠点整備や立地動向の実態を把握するため、帝国データバンクの協力を得てアンケート調査を実施した。調査対象は、各種調査から今後拠点整備を行う意向が高いと思われる業種や企業を中心とした計

1847社（有効回答651社、回収率35.2%）を抽出し、企業の動向について調べたものだ（調査期間…2019年5月15日～2019年6月30日）。

アンケート調査では、まず事業所・施設の新設や増設、移転（拠点整備）の計画があるか調査した。計画があると回答した企業は345社だった。計画ありとした企業のうち、都道府県別に候補地を聞いたところ（複数回答）、東京都が8.4%と最多で、次いで愛知県（6.1%）や大阪府（5.5%）といった大都市圏の割合が高かった。その一方で、北海道と静岡県がそれぞれ3.6%、岡山、宮城、栃木、群馬、茨城の各県が約2.4%と、地方においても一定の拠点整備の需要があることがうかがえた。なお、拠点整備の計画ありとした企業345社に、整備を予定している施設の種類のと、その検討度合いについて、聞いたところ（複数回答）、「本社」「支社・営業所」「工場」「物流保管施設」において具体的な計画があるとの回答が多くなった（図1）。拠点整備の候補地について施設種類別にみると、「本社」「支社・営業所」については東京都が多かったが、「工場」は東京都には少なく、埼玉県、愛知県、静岡県等で目立った（図2）。

なお、本社の移転に関し、帝国データバンクの転入転出データに基づき、2018年の一都三県への転入動向をみると、転入先の多くは東京都（77%）となった。業種別に見ると、サービス業が最も多く（32%）、経営コンサルタ

図1 整備予定のある施設種類・計画状況

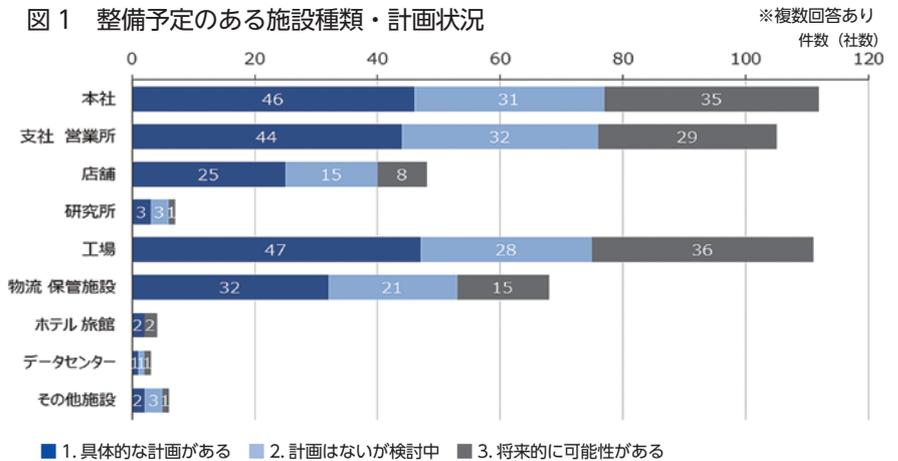
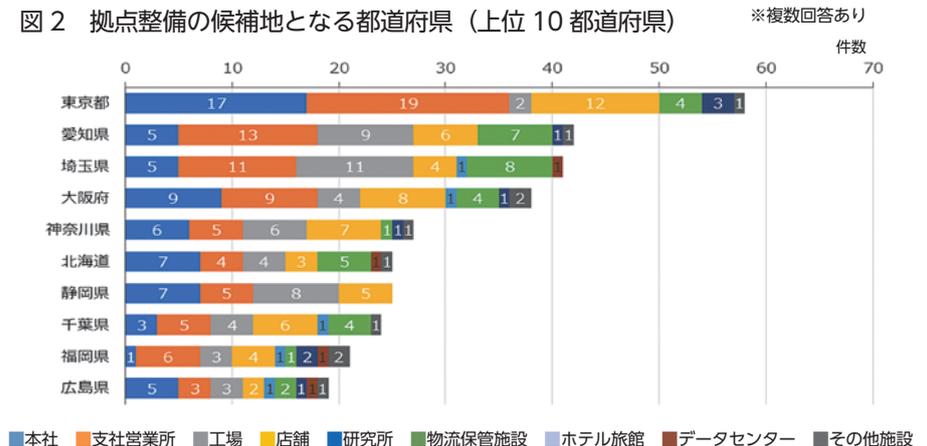


図2 拠点整備の候補地となる都道府県（上位10都道府県）



ント業やソフトウェア業が中心だった。サービス業の件数は、次点の卸売業や製造業、小売業の2倍以上となっており、人口集積地への「近接性」を求めていると推察されるサービス業の特色が出てると推察される（図3）。また、企業規模で見ると、資本金が1億円以下の中小企業が9割を超えていた。

アンケート調査では、企業が拠点整備に際しての立地先を選定する際の条件も浮かび上がっている（複数回答）。多くの施設で、用地の価格や取得方法とい

た「コスト」を最重視しているが、次いで「消費地までの距離」「競合他社の立地状況」「得意先・仕入先の立地状況」「既存自社施設との近接性」といった「近接性」を重視しており、特に「店舗」では「近接性」が最重視されている（図4）。

**拠点整備のニーズは
業務効率化・生産性向上**

拠点整備を行う理由については（複数回答）、「事業再編、業務効率化、生産

図3 転入企業の業種別分布

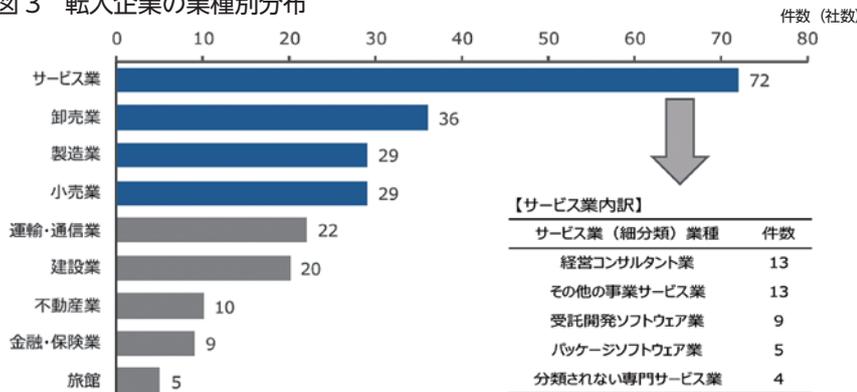
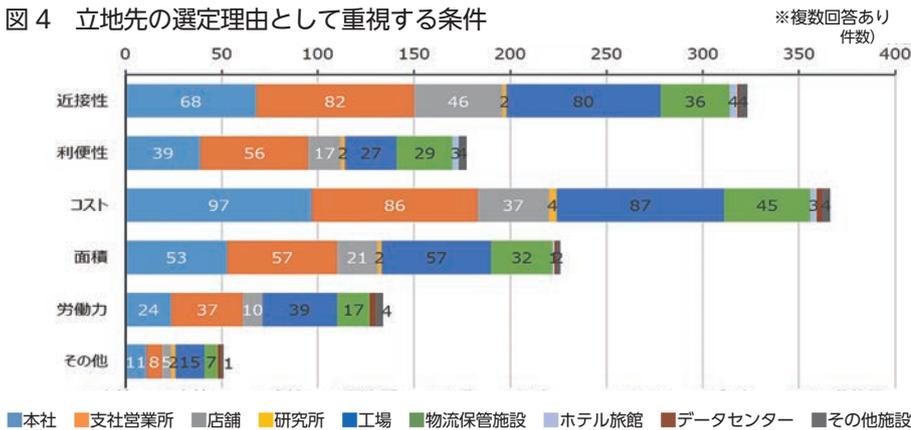
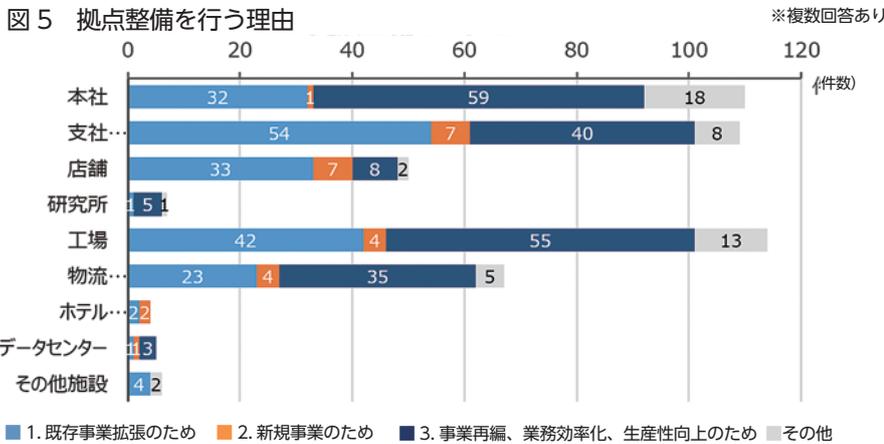


図4 立地先の選定理由として重視する条件



「立地先の選定理由として重視する条件」を構成する回答項目は以下の通り
 近接性：「消費地までの距離」「競合他社の立地状況」「得意先・仕入先の立地状況」「既存自社施設との近接性」
 利便性：「交通利便性」
 コスト：「用地の価格」「用地確保の取得方法（購入、賃貸、既存施設の活用）」
 面積：「用地の面積」
 労働力：「従業員の住環境」「労働コスト」「労働力の確保」
 その他：「大学や研究機関等との連携」「支援措置」「その他」

図5 拠点整備を行う理由



以上の調査結果を踏まえ、帝国データバンクでは、「企業の拠点整備に際しては、一定の近接性が求められる傾向にあることがわかった。企業は、設備投資を通じた業務の効率化、生産性向上を志向しており、短期的、中長期的にも更新をはじめとした投資意欲が高まっていることや、人手不足の深刻化等の外部環境の変化を見据えた省力化・合理化に向けた設備投資も重視されていることが明らかになった」とみている。

また、移転等の計画がない理由については（複数回答）、各施設とも、「既存施設を活用するため」が最も多く、7割近くにのぼった。また、希望に合致する用地（立地、面積）がないことを理由に挙げている企業も散見された。

各施設の増設・増設・移転の予定時期については（複数回答）、1年末満とする回答が25%で、足元で具体的な計画を有する企業が一定数あるものと推察される。また、1年以上先を予定している企業も43%あり、中長期的にも設備投資を予定していることがうかがえる。

回答が全体の3割を超え最多となった。同結果に基づき「新たに用地や施設を取得する」と回答した企業の現在の本社と拠点整備の候補地となる都道府県との位置関係を分析したところ、多くの施設で同一県内を候補地としており、ここでも一定の「近接性」が重視されている傾向が見てとれる結果となった。

性向上」が43%と最も多く、次いで「既存事業拡張のため」という回答が41%となった（図5）。なお「その他」の回答（計49件）のうち、「社屋の老朽化」を挙げる企業が19件を占めた。

企業が、事業再編や業務効率化、生産性向上を目指していることは、帝国データバンクが2019年4月に実施した「2019年度の設備投資に関する企業の意識調査」*にもある程度裏付けられている。この調査によると、

「2019年度に設備投資の予定（計画）がある」と回答した企業6087社の「予定している設備投資の内容」（複数回答）は、「設備の代替」が45・5%でトップだった。次いで「既存設備の維持・補修」が33・3%、「省力化・合理化」が28・7%、「情報化（IT化）関連」が28・6%、「増産・販売力増強（国内向け）」が21・9%と続いた。企業の従業員数で比較すると、1000人以上の企業では「設備の代替」が1位で、

1000人超の企業では「情報化（IT化）関連」が1位の54・3%と、半数以上が検討していた。

中長期的にも
 拠点整備ニーズあり

アンケート調査では、拠点整備に際しての用地の取得方法（既存の用地を活用、新たに取得、賃借、テナント入居等）についても調査し（複数回答）、

*調査期間は2019年4月15日～30日、調査対象は全国2万3174社で、有効回答企業数は9775社（回答率42・2%）。
 なお、設備投資に関する調査は、2017年4月、2018年4月に続いて今回で3回目

徒歩圏内に 経済活動を集積させる まちづくり

都心回帰の必然とコンパクトシティ

加藤幸治 氏

国土館大学文学部史学地理学科教授

東京オリンピック・パラリンピック開催後の持続的な成長を見据えて、東京のまちはどうあるべきか。ハード・ソフト両面から識者の意見を聞き、持続可能な都市を創っていくための課題や戦略を探る。「貯蔵も輸送もできない」ために利用者との近接性が求められるサービス業と都市との関係を中心に、経済地理学を研究する国土館大学の加藤幸治教授に聞いた。



加藤幸治(かとう・こうじ)

国土館大学文学部 史学地理学科 教授

研究・専門分野 経済地理学 人文地理学

1969年生まれ。神奈川県横浜市出身。1991年横浜市立大学 文学部文科人間・社会課程地理学専攻卒業。1997年明治大学大学院文学研究科地理学専攻博士課程退学。2005年明治大学大学院博士号取得(地理学、専門分野・経済地理学)。1997年広島大学助手。2001年国土館大学文学部史学地理学科地理・環境専攻講師。2007年同准教授。2012年より現職。2015年チューリッヒ大学訪問教授(国土館大学学外派遣研究員)。著書に「サービス経済化時代の地域構造」(2011年、日本経済評論社)、「スイスの謎——経済の空間的秩序」(2018年、春風社)。

サービス経済化とまちづくり

1990年代以降、わが国では、「都心回帰」と呼ばれる人口移動が続いてきた。全国スケールで見れば大都市圏への移動が生じ、大都市の中でも東京圏への集中が顕著だ。地方においても、人口の多い都市への移動と、その都心部への移動が生じている。首都圏では東京都、都内、都心部への集中が起きている。こうした都心回帰はなぜ生じているのか。背景には、サービスを利用・消費する機会

の地域格差がある。
都心回帰は、郊外に出ていった都心出身者が、再び都心に帰る、といった現象

を指しているのではない。都心回帰とされる現象は、地方や郊外から都心に流入した若者や子育て世代が、都心に住み続ける、というものだ。若い世代が都心外、郊外に移り住まないため、都心人口は増え続けている(転入超過が続く)。

都心回帰がなぜ起きるのか。「若い世代」(ここでは25歳~44歳までの年齢階層)のライフスタイルから読み解ける。厚生労働省の統計などから、近年の若い世代の世帯構成を見ると、1980年代に比べて「単身世帯」(一人暮らし)や、「夫婦のみ共働き世帯」(DINKs)の割合が高まっている。これらの世帯は、利便性を求めて都心部を志向する。I

T企業などに勤務し、可処分所得の高い一人暮らしやDINKsは都心回帰の象徴とされてきた。一方で、若い世代には、「夫婦と未婚の子世帯」(いわゆる子育て世帯)も3割を超えると見られる。この中には、「夫婦共働きで子どもを育てる世帯」(DEWks: Double Employed With Kids)も少なくない。

東京都の調査によると就学前の子のいる家庭の共働き率は、東京都では6割となっており、就学前の子のいるDEWksの家事・育児時間は、女性側が8割を負担しているという。こうした現実の中で、女性がフルタイムの仕事継続するには、通勤、就労、家事・育児

を24時間の中に効率的に配置する必要がある。とりわけ育児については、外部サービスに依存せざるを得ない。身体接触を伴う保育・観護養育というサービスは「貯蔵も輸送も困難」な特性が強い。そのため、洗濯や食事のように、洗濯機・食洗機の購入や、外食・中食の利用などで負担の軽減を図ることが困難だ。保育サービスを受けるにあたって、一般的な世帯では子どもを保育園に連れていくしかない。保育園を利用しようとすると、フルタイムで働く女性は都心居住を選択せざるを得なくなる。郊外は通勤時間が長い。一般的な保育園の開所時間がある7時~20時に間に合わない可能性があるからだ。仕事と育児を両立させるためには職住近接は必須条件となり、都心はDEWksにとって基本的な生活を維持するための必須の拠点になっている。

都心の単身世帯やDINKsは先端的なサービス享受し、DEWksは生活を支える基本的なサービスを享受する、といった違いはあるものの、両者ともサービス消費機会との近接性を重視することには変わらない。したがって、若い世代の都心回帰が進行することになる。

都心回帰は、高齢者も同様だ。健康生活に不可欠な高度・専門的な医療は都心に存在する。通院のコスト(費用と時間)を減らすには、都心居住が必要になる。また、経済力のある世帯は、都心で供給される高度な文化・芸術を欲する。都心部や主要駅前が開発される超高層マンションには、基本的なサービスを求

める若い世代、高齢世代の底堅いニーズがあると言えよう。

コンパクトシティの人口を増加させる可能性

わが国では、大都市への一極集中が地域経済の疲弊化を招くといった批判がある。しかし、大都市への人口流入は、地



住宅・商業・大学などが混在しつつも、緑豊かなチューリッヒ都心部

域の人口減に伴い、生活を支える基本的なサービスが減少し保育園や高校が近くにない、救急搬送先がないという状況回避するがゆえの可能性が高く、その動きを押し止めることは困難だろう。むしろ、近年の市区町村間・都道府県間移動率の低下傾向の方が、基本的なサービスを享受できていない人の増加を示している可能性があり、懸念される。したがって、一極集中の抑制策の効果は限定的にならないだろう。

わが国の大都市の成長の推移を見ると、経験的には、人口30万人弱が発展と衰退のターニングポイントになっている。百貨店や大学、地域医療支援病院を成立させられる人口規模が30万人弱で、人口減や売上減などでこれらのサービスが移転・廃止になると、その都市の衰退が始まっていく。こうした都市は市町村合併を経て、コンパクトシティ化を実現



チューリッヒ中心部の店舗・住宅の複合建物

できていないことが多い。結果としてスプロール化と虫食い状の空き家発生により商圏人口が希薄化、小規模のサービスも衰退し、若い世代が移転してしまう。

大都市が維持・成長していくには、ある種のコンパクトシティ化が必然だろう。何より、サービスを成立させるには、人口の集積が必須だ。「貯蔵も輸送も困難」なサービス業には、「一定の範囲に一定以上の利用者」が必要だからだ。

人口集積が進めば、サービス業も集積していく。消費者にとってサービスの集積は有益だ。商店街のように多様なサービス業が集積していれば、サービスを楽しむために費やす時間を短縮できる。供給側も「買い」を期待できる。

コンパクトシティを長年に亘って維持・形成してきた北海道の中標津町は、人口増を目指す地方都市にとって模範例になりうる。人口約2万人の中標津町は、町の大半を山林、酪農・畑作の大規模農地が占め、市街地が拡散していない。そのため、幼保から高校までの教育機関、地元資本の商業施設、町立病院、飲食店、ホテル、そして住宅地が、約4km四方に集積している。農業・酪農従事者や、約20km離れて立地する水産業の従事者も中標津町中心部に住み、通勤しているケースもある。商業の中心地でありながらベッドタウンという特色から、住民は生活の上で必要なサービスを短時間で享受できる。サービス業の雇用もあるため、周辺自治体からも移住者を集めている。

複数用途を認めるまちづくり

中標津町のようにベッドタウンでありながら商業の中心地、といういわばミクスْتُユースのまちづくりは、欧米では一般的だ。大都市圏のまちづくりでも、都心部、郊外はコンパクト化かつミクスْتُユースがキーワードだ。ミクスْتُユースは、サービス業の観点でも重要だ。サービス業は多くの利用者に近接して立地することで、より多くの利潤をあげることができるからだ。

わが国の大都市の都心部では、住宅、オフィス、商業施設、幼保や学校、クリニック、というように、居住だけでなく、多様なサービスの混在が最近になって進んできた。一方で、郊外では、居住地には住宅のみ、というような用途の純化を進めてきた。かつての人口増の時代には、公害防止の観点からも、用途規制によって、工場などを住宅地から排除することは有益だったろう。しかし、人口減少の中で、郊外から都心部への人口移動を食い止めるには、これまでとは異なる機能を導入し、ミクスْتُユースを進める必要があると思う。一定の用途規制改革によって、欧州に見られるような、居住と経済活動が徒歩圏内程度の時間距離内に集積する「まち」を形成していくことが必要になるであろう。同時に、郊外の農地や未開発地を維持し、緑豊かな秩序あるコンパクトシティ化を進めるべきだ。(談)

ウォーカブルな まちなかを目指して

浅見 泰司

東京大学大学院工学系研究科教授

都市の国際競争力強化には、都市が持つ魅力・磁力をさらに磨くことが大事だ。また、地域においてはコンパクト+ネットワークの進展、都市機能の集積が求められる。国土交通省は、今年2月から、これまでの都市再生の取組みを更に進化させるべく今後の都市のありかたについて検討する「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」を8回にわたって開催してきた。6月に公表された中間とりまとめでは、「『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生」と題した提言が行われた。同懇談会の座長を務めた東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻の浅見泰司教授に、同提言の目指すまちづくり—都市再生について聞いた。

浅見泰司(あさみ やすし)

東京大学大学院工学系研究科教授

1987年ペンシルヴァニア大学よりPh.D.の学位取得。東京大学助手、講師、助教授を経て、2001年東京大学空間情報科学研究センター教授、2012年東京大学大学院工学系研究科教授。主な著書に、『都市工学の数理』(日本評論社、単著)、『地理情報科学：GISスタンダード』(古今書院、共編著)、『都市の空間地・空き家を考える』(プログレス、編著)、『住環境：評価方法と理論』(東京大学出版会、編著)がある。



イノベーションを起こすために 都市に多様性を受け入れる

わが国を含めた世界の国々は、「生産性向上」や「経済成長」を追求している。生産性向上や経済成長には、イノベーションが重要な役割を果たすことが多くの研究からわかっている。内閣府の年次経済財政報告は、経営学的な観点から、イノベーションを促すには人的資本、知識技術力、研究開発などの基礎的な条件に加え、組織、人材投資、起業、ルール、制度の改革が有用な可能性を示している。

一方、都市工学の観点からは、イノベーションが喚起される都市には共通点が観察できる。教育、研究、ビジネス等の拠点が集積していることだ。ただし、教育、研究、ビジネス等の拠点があってもイノベーションが必ず喚起されるわけではない。都市社会学者のR・フロリダは、イノベーションの喚起には「技術、才能、寛容(多様性の受け入れ)」が一カ所で提供されることが必要だと指摘する。イノベーションの喚起に向けたまちづくりにおいては、多様性を受け入れることが重要になる。

列挙した。10の潮流は5つの事実と5つの仮説から構成している。5つの事実は、①生産年齢人口の減少、②知識集約型経済の拡大、③都市間競争の加速、④働き手、働き方の多様化、⑤ソーシャルキャピタルの低下である。

5つの仮説は、①が、都市では「多様性」と「新結合」が進むという仮説だ。イノベーションは、異なる知の「新結合」により生まれることを踏まえた。②は「対面」と「偶然の出会い」が進むという仮説。IT技術等の進展により、オンラインで会議やサービスの享受を受けられた

国土交通省の「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」は、都市再生—まちづくりを通して、都市の多様性を育み、イノベーションをいかに喚起していくか、政府の目指すSocietyの人間中心の豊かな生活をどう実現するか、について議論してきた。多様性があれば、必ずイノベーションに結び付くわけではないが、多様性のある都市がイノベーションを喚起しているからだ。

懇談会では、多くの識者、委員の意見を聞き、現在の都市の経済・社会をめぐる「10の潮流」を

としても、現場にしかない情報・出会い、暗黙知・信頼関係の価値はむしろ高まっていくとの指摘がある。つまり、都市には、多様な人材との出会い、交流の機会を求め、人材は更に集積していくという仮説である。③は、「共感」と「育成」が進むというものだ。破壊的な革新が起きる中で、人々が行動に向かうのはウィジョンに共感し、育成していくことだろう。まちづくりにおいても、共感と育成が重要になる。④は「居心地」と「つながり」が重視されるという仮説。⑤は、都市においても「新技術」と「新制度」が進むという予測だ。

世界には、これらの10の潮流の先端を行く都市がある。例えば、ニューヨーク(NY)だ。NYは多様性と結合が多く生まれている。近年のIT技術等の発展を受けて、むしろ企業集積が進行している。NYには、もともと金融、ファッション、メディア、エンターテインメント(観光)、といった産業が集積している。こうした産業とのコラボレーションや、多様な人材を採用したいICT企業が、シリコンバレーではなくNYにも拠点を設けるようになってきている。まちづくりにおいても、共感や育成をベースにした、エリアマネジメント(BID)が進んでいる。タイムズスクエアではBIDによって歩行者天国が実現。タイムズスクエア近くにあるブライアントパークは、1980年頃は全米一の麻薬密売スポットとして知られていたが、BIDを導入したことで店舗、イベントなどによって年間約20億円の収

益を挙げるまでにいたっている。プライアントパークの周辺(ミッドタウン)には、歩いて行ける範囲に、ICT企業が集積している。プライアントパークに面してコワーキングスペースのworky、米国の有名コーヒーチェーン「ブルーボトルコーヒー」が出店していることは、ICT企業の集積を示している。ミッドタウンには、グーグルやフェイスブックといった大手ICT企業もオフィスを構える。NY全体を見ても、ハドソンヤードにアップルが新たなオフィスを展開する可能性との報道もある。歩けるまち、歩きたくなるようなまちNYはイノベーションが生じている可能性が高い。



芝生広場を整備し、利用者が大幅に増加した南池袋公園

歩きたくなるまちづくり 官民がそれぞれの強みを

NYやロンドン、パリ、バルセロナなど、世界の大都市では、歩行者を意識した都市空間の再編が着実に広まっている。わが国でも、大丸有のエリアマネジメントのように、パブリックな空間―道路空間を一定時間だけカフェにする、一定時間だけスポーツイベントを行うといった取り組みが進んでいる。こうした動きは、作家J・ジェイコブスが1950年代のNYの一街区を観察して編み出した都市



建物跡地をテラスに利用したインバウンドに人気のバー(新宿二丁目、イーグルトキーパーティオ)



新宿駅東口地区歩行者環境改善協議会が行った新宿三丁目のパークレット(車道の歩行者空間への転用)

発展の条件の一つ、「街区内の建物・道路を異なる時間、異なる用途で利用できる(例えば、昼間は雑貨店、夜は旅館など)」を踏襲しているともいえる。

懇談会では、世界の10の潮流、先進都市、わが国の都市の事例を踏まえて、わが国の都市再生の方向性を「居心地が良く歩きたくなるまちなか」というキーワードにまとめた。具体的なイメージは、①沿道の建物1階部分を店舗やガラス張りのオフィスにする、椅子を置くなどで外部に開かれたデザインとする、②車道であっても一定時間はイベントなどで多様な用途に使う、③芝生広場やカフェ、ソファなどを置くことで、その空間に居たくなる、留まりたくなるような空間を創っていくことだ。当然、こうしたまちづくりは、国や自治体など官だけではできない。とりわけ、パブリックな空間に人々を呼び込む工夫や投資は、まちを知る人々や企業が行うほうが高い効果が見込めるだろう。

一方で、車道を歩行者天国にする、といった交通機能の再配置は、規制だけでは困難だ。例えば、車道中心であった姫路駅前では、歩行者空間の拡幅と芝生広場を設置するという、歩行者優先の再整備が行われた。この再整備を可能にしたのは、マクロでもミクロでも道路交通を整理できたからだ。姫路の事例では、マクロでは南北を縦断していた姫路駅を中心にした環状道路や放射道路を整備して駅前の通過交通を分散、ミクロでは駅周辺500m四方に環状道路を整備、という道

路整備により、駅前の自動車交通を大幅に減らせることができたからだ。綿密な計画なしに歩行者天国を実施した場合、交通量を別の道路に転嫁して、しわ寄せを受けた道路に渋滞が発生するなど、経済活動にマイナスにもなりかねない。

また、歩きたくなるまちなかの整備の上では、仮設空間や暫定利用の重要性に言及している。これまでのまちづくり―都市再生では、固定的な機能に応じたスペース・建物が必要だとされてきた。しかし、土地や建物に求められる用途が変遷していく可能性がある中では、固定的な機能に対応した建物は、むしろ柔軟性を欠き、過大なものになる可能性もある。そこで、投資額を抑えることで、ニーズに合わせた改変を容易に実現できる仮設建物や暫定利用という形を認めていく方向性を示した。再開発施行エリア内でも、工事が行われていないスペースで、カフェなどの暫定利用を行いやすくなるだろう。こうした空間づくりにより、人々の交流や寛容性が醸成され、ひいてはイノベーションが喚起されることに期待したい。(談)

※イノベーション:製品・サービスを刷新する「プロダクトイノベーション」。生産工程、配送方法、それらを支援する活動等を進化・刷新する「プロセスイノベーション」。業務慣行、職場編成、対外関係に関する方法を進化・刷新する「組織イノベーション」。製品・サービスのデザインの変更、販売・価格設定方法、販路などを進化・刷新する「マーケティングイノベーション」の計4つから構成される。(内閣府 平成30年度年次経済財政報告「イノベーションの進展と日本の競争力」参照)

※Society5.0: サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)

訪日外国人4000万人という観光立国の実現に向け、島国の日本が世界に開かれた都市や地方を再編し構築していくためには、世界を受け入れる玄関―国際空港―を充実させていく必要がある。政府は、成長戦略（2019年6月閣議決定）の中で、地方空港への支援により国内外ネットワークの充実を図り、訪日外国人の地方への誘客を促進する、としている。不動産会社は世界の玄関となる空港の運営に乗り出している。仙台空港、熊本空港、下地島空港旅客ターミナルでの取組みを紹介する。

世界と東北の人・ものを繋ぐ

仙台空港―東急・東急不動産・前田建設工業・豊田通商

顧客の利便性の追求 二次交通の拡大

仙台空港は、国管理空港としては最初のコンセッションだ。コンセッションとは、民間企業が公共から譲渡された運営権をもとにインフラの運営を行うことを指す。

仙台空港の運営権者は、国の選定を経て、2015年9月に東急電鉄（現・東急）、前田建設工業、豊田通商、東急不動産、東急エージェンシー、東急建設、東急コミュニケーションの7社からなるグループ（コンソーシアム）が設立する特別目的会社となることが決まった。「東北地域の交流人口増大」を掲げた同グループが、2016年

から仙台空港の運営を開始している。

インフラは、安全が不可欠であると同時に、顧客の支持も重要だ。わが国の民間鉄道は、利用者を増やす創意工夫と努力の歴史だった。なかでも東急の中興の祖・五島慶太は、赤字にあえいでいた東急電鉄の経営を好転させるため、利用者増を最優先、沿線に大学を誘致し、駅にも百貨店や映画館・プラネタリウムを置いた。

仙台空港でも、利用者目線の改革が行われた。2016年7月から仙台空港の運営を承継した「東急前田豊通グループ」の出資する特別目的会社「仙台国際空港株式会社」（以下、S I A C）は、地道な改革から始めた。まず、展望デッキを無料化。東



アーチ状の屋根が印象的な仙台国際空港ファサード

まへ、S I A CはJ R東日本と仙台空港鉄道と協議を重ね、2017年3月から運行本数一日40往復から43往復への増発を実現した。すべての時間帯で約25分間隔の電車に乗れるようになった。もう1つは、バスの改善だ。福島―会津若松を結ぶ路線や、松島―平泉、鶴岡―酒田、仙台空港―山形といった東北主要都市を結ぶバス路線の拡充に成功した。さらに、家用車のために駐車場を拡張している。

なお、空港利用者の増加に最も効果があるのは、新規就航だ。定期便の就航は、年間で万単位の乗降客数の違いとなって表れる。S I A CはL C C（格安航空）を活用し、民営化前から交渉してきた台北便を就航させることに成功した。同様に既存の台北便やソウル便も増便を実現し、国際線の乗降客数を民営化前から約4割増加（2015年度―2016年度）させている。

東北の玄関口 国際観光地としての潜在力

S I A Cは、仙台空港を「東北を発着する旅客に一番選ばれる」空港、「東北で最も重要な航空貨物の拠点となる」空港にするというビジョン「プライマ

北では初のランナー向け施設も設置した。とりわけS I A Cが力を入れたのは空港の利便性を左右する二次交通の改善だ。仙台空港は、J R仙台駅から直通電車の仙台空港アクセス線を使って約30分でアクセスできる。ただし、運行本数が少ない時間帯があるなど、利便性を生かし切れていなかった。空港利用者の半数が使うことを踏



無料になった展望デッキ

リー・グローバル・ゲートウェイ」を掲げている。このヴィジョンを象徴するのが、到着ロビーで到着客が最初に目にする、「WELCOME TO TOHOKU JAPAN」（ようこそ東北へ）と書かれたウェルカムウォール。もう一つが、S I A C が J T B に運営委託する観光案内所「みちのく観光案内」だ。

ウェルカムボードには、東北全体の地図が描かれている。また、みちのく観光案内は「東北」の観光案内所のため、東北6県の観光パンフレットを置く。外国人向けの観光案内所でもあるため、東北及び北海道エリアを周遊できる鉄道フリーパスも販売している。

S I A C で管理部長を務める前田基取は、「新規の就航を増やすには、観光



到着客を出迎えるウェルカムウォールとみちのく観光案内

東北全体と仙台空港の位置を示すウェルカムウォール

客の需要が不可欠だ。東北全域のスキー場と温泉地の数は北海道を上回っている。東北の国際観光地としての潜在可能性は十分だ」と話す。新千歳空港の国際線乗降客数は年間約370万人。それに対し、仙台空港の同約30万人だ。S I A C は2044年度には4倍弱の115万人、新千歳空港のおよそ三分の一にしたいとしている。前田部長は「達成可能な目標」と話す。実際、目の肥えた台湾のF I T（個人観光客）は、仙台空港を拠点にして東北を周遊し始めている。「空港周辺のレンタカー会社では、外国人向け高速道路バスがよく売れると聞いていた」（前田氏）。台



湾のF I Tがさらに増えれば、L C Cの増便にも期待できる。また、10月末からはタイ国際航空のバンコク便が週3便で再就航する。東アジアだけでなく、東南アジアからも観光客を呼び込める好機だ。

**東北のモノの拠点
安全こそ基盤**

バンコク便は、仙台空港を航空貨物の拠点にするというS I A Cの目標達成にも資する。バンコク便は、航続距離の長い大型機材を使用するため、貨物を積載できるからだ。仙台空港はもと

もと、東北を拠点とするメーカーの製品や部品に加えて、生鮮食品の輸出需要が高い空港だ。空港内に国際貨物棟があり、生鮮食品に重要な冷凍庫も近いためだ。前田氏は「日持ちの短いイチゴを台湾に輸出している

実績もある。鮮度が重要な生鮮食品をタイに輸出したい需要や、バンコク経由で欧米に輸出するルートも考えられる」と期待する。

S I A Cの創意工夫は、日々の安全と保安の維持・向上を基盤にして行われている。S I A Cは、安全管理体制の再確認、各種規程・マニュアル更新のみならず事故や災害、航空機事故を想定した訓練などを欠かさず行う。灯火や滑走路の保守管理も徹底している。スタッフには東急電鉄の鉄道事業経験者もいる。その結果が、S I A C起因の事故ゼロに繋がっている。

仙台空港は、就労人口が二千人を超える。前田氏は「民営化で地方空港の経営を向上できれば、弊社だけでなく地元経済への貢献にも繋がる。あらゆる創意工夫と日々の保守管理を継続したい」と話す。仙台空港は東北活性化に向けて巡航を続ける。

世界から九州観光の中心に

阿蘇くまもと空港——三井不動産

創造的復興のシンボル 九州と世界を繋ぐ玄関口を目指す

三井不動産を筆頭とし、地元企業や空港ターミナル運営会社、航空会社など計11社を株主とする「熊本国際空港株式会社」（以下、K K I A C）は、阿蘇くまもと空港（以

下、熊本空港）の運営を2020年4月に開始する予定だ。

熊本空港は、国が管理する空港としては4例目のコンセッションとなる。今回のコンセッションの特色は、空港ターミナルビルの建替も企画段階からK K I A Cが手がけることだ。



阿蘇くまもと空港新ターミナルビルのイメージ

三井不動産にとって、空港運営は初となる。空港は、オフィス・商業施設等から成る複合施設であり、「1つのまち」と捉えることもできる。三井不動産ソリューションパートナー本部事業開発部長の久一康洋氏は、「安心・安全を確保しながら運営していく大規模複合施設、という意味では、デベロッパーが長年手がけてきたものだ」と話す。KKIACは、世界的な観光産業の成長を、熊本空港を通じて取り込み、地元で還元していく、というイメージ

を持つている。KKIACの掲げる熊本空港の理念は、「熊本空港を熊本地震からの創造的復興のシンボルとする」というもの。東アジアを主とした様々な国や地域を多様な航空ネットワークで結び、「地方空港No.1の国際線ネットワーク」を構築することにより、「世界と地域にひらかれた九州セントラルゲートウェイ」とし、内外の交流人口の拡大を目指している。このビジョンの実現にあたっては、2023年に開業する新ターミナルビルが鍵になる。

わが国初の滞在型ゲートラウンジ 二次交通の拡充で九州観光の拠点に

新ターミナルビルには、国内線・国際線の一体型で、滞在型ゲートラウンジを用意する。滞在型ゲートラウンジとは、チェックイン、保安検査後の航空機搭乗前に、食事や買い物を楽しめるような商業ゾーンを配し、一般的な空港よりも保安エリア内の滞在面積をラウンジ型に大きく配置したものだ。同時に、国土交通省が推進するファストトラベル^{*}を実現するため、自動チェックインや、複数人が検査準備を行えるスマートレーンなどを導入していく。KKIACは、新ターミナルビル完成後に国際線就航路線数を、現在の4路線から11路線に増やし、約30年後の2051年度には17路線に伸ばしたいとしている。久一氏は「熊本は熊本城に阿蘇山、黒川温泉と観光資源も豊富な。地理的に九州の中央に位置し、九州観光の目的地かつ拠点としての潜在可能性は高

い」と強調する。空港からの二次交通の拡充が確実視される点も強みだ。KKIACには九州広域を結ぶバス会社が参画している。熊本県の働きかけにより、JR豊肥線から熊本空港を結ぶ新路線の開通に向けて、県とJRが合意している点も大きい。熊本空港とJRが結ばれば、九州新幹線へのアクセスが容易になる。国際線の誘致に向けて、熊本県の積極さも後押しになっている。県は、台湾・香港の旅行会社やプロガーを招待し、くまもんを使った広告展開にとどまらず、知事自ら台湾、香港に空港トップセールスを展開している。



滞在型ゲートラウンジのイメージ

より訪れやすい空港に 災害時も止まらない空港を目指す

久一氏によると、熊本空港の乗降客は、旅行（ツーリズム）の3類型である①ビジネス・商用客、②観光（休暇）観光客、③VFR^{*}友人訪問や帰省、がそれぞれ約3割と均等に分けられるという。一般的に地方空港は観光客が多いといった特徴があるが、熊本空港は3者のバランスが取れている。背景には、熊本県内に国内製造業の主要工場が多数立地していることがある。熊本県は、阿蘇山



阿蘇くまもと空港新ターミナルビルのイメージ（右下にはにぎわい広場が見える）

^{*}チェックイン、保安検査、出入国審査、預入荷物の受け渡しなどの時間を短縮し、二次交通への導線をわかりやすくするなど、航空機利用者が迅速に目的地へアクセスできるようにすること
^{*}Visit Friends and Relatives: 友人・親族訪問



JR豊肥線と阿蘇くまもと空港を繋ぐ鉄道新線のイメージ
(出典：熊本県 HP より)

の伏流水により、良質な淡水資源を使うことが可能だ。この美しい水に着目したある飲料会社は、ビールと清涼飲料を生産する業界初のハイブリット工場を熊本県に開設している。こうした工場には、一時的に東京本社から人員が派遣されることも多いため、商用客が多くなる。また、VFRと呼ばれる友人・親戚を訪ねてくる人も多い。熊本空港では以前から、VFRが増えるお盆時期に、地元のお土産などをPRするイベントなどを行っている。KKIACの新空港ターミナルビルも、VFRを送迎する地元の人を楽しめるよう、地域に開かれた商業エリアや、屋外には地域に開かれたにぎわいの広場を整備する予定だ。

そして、地元の人々にとって重要なこ

世界のリゾートを 空港からつくる

下地島空港—三菱地所

リゾート地ならではの 開放的な空港ターミナルビル

沖縄県の離島・宮古島から約3km沖の下地島にある下地島空港は、リゾート地らしい空港だ。到着した旅客は駐機場を歩いてターミナルビルに入る。手荷物受取所を抜ければ、木造の屋根裏が見える開放的なチェックインロビーだ。「みやこ下地島空港ターミナル」はリゾートならではの風格を持つ。

今年3月末に三菱地所が開発・開業した「みやこ下地島空港ターミナル」は、RC造+CLT造・地下1階地上2階建て（旅客エリアは平屋）、延床面積1万2027㎡の規模。ターミナルビルの運営は、三菱地所、國場組、双日が出資した「下地島エアポートマネジメント株式会社」（以下、SAMCO）が担う。

ターミナルビル開業以来、下地島空港

とは、災害に強い空港であることだ。熊本空港の現ターミナルビルは、熊本地震の際、一部損壊や電源供給の問題から一時閉鎖に追い込まれた。この経験を踏まえ、KKIACは新たなターミナルの開発に

あたって、たび重なる地震に対しても構造が損傷しないリダンダンシー（余裕・冗長性）のある建物構造を採用する。電源、上下水道、通信を一定期間供給できるようなインフラも整備する。久一氏は、「世

界の玄関口である空港機能の維持は、最重要だ。ソフト・ハード両面で強靱なターミナルビルを造りたい」と意気込む。熊本空港は、新しいターミナルビルとともに、創造的復興が始まる。

には国内線の成田便（1日1往復*、関西便（週4往復*）が就航。国際線は香港便（週3往復*）が就航した。国内定期便は25年ぶり、国際線は初就航だ。それもそのはず、下地島空港は、長らくパイロット養成空港だったからだ。空港はあるものの、のどかなままだった下地島・伊良部島が変わり始めたのは、2000年に両島を結ぶ伊良部大橋の架橋が決定してから。加えて2010年以降、下地島空港の訓練から航空会社が相次ぎ撤退してからだ。2014年、沖縄県は下地島空港の利活用案を募集。空港事業を検討していた三菱地所は募集に応じた。



小屋組赤瓦葺を模した開放的なチェックインロビー

訓練飛行場から リゾートの空港へ

2014年に県への提案に臨んだ平野敦士・SAMCO常務取締役は、「当初はプ



商品の9割以上が地元の生産者やメーカーからという直営の物販コーナー



CLT(直交集成板)を採用し、強度と美しさを実現した

プライベートジェットの受け入れをメインに提案していた」という。同空港には競合する空港として、宮古島の宮古空港や、同じ八重山諸島の石垣国際空港といった空港があり、需要予測が立てにくかったからだ。しかし、県や地元宮古諸島への国際線機能導入意向を受けて、三菱地所は本格的な市場調査を実施。「下地島空港と宮古島が橋で繋がることで、国際線の需要も見込めることがわかってきた」(平野氏)。参考にしたのは、2013年に大型旅客機が離発着できる新石垣空港が開港した石垣島だ。新空港には、国内線・国際線が新たに就航し、乗降客数は2013年以前のピークの

約1.5倍に伸びた。平野氏は、「石垣島は新空港によって潜在的な観光需要の掘り起こしに成功した格好だ。宮古島でも、下地島空港に国際線を誘致できれば、新たな需要―世界から観光客を呼び込める」と判断した」と振り返る。

三菱地所は2015年末、「旅客ターミナルを新設して、国内線・国際線を誘致する」という提案を具に提出した。乗降客数を2021年に30万人、2025年に50万人にするという目標も打ち出した。現在の宮古空港の乗降客数は約176万人。平野氏は、「新石垣空港の年間約250万人には遠い。しかし、下地島空港と宮古空港が

互いに乗降客数を伸ばせば、宮古島の観光客数は石垣島に並ぶ。それを目指したい」という。下地島空港で年間50万人を達成するには、1日10数便以上の定期便が求められる。開業後、下地島空港には早速1日4〜6便が就航しているが、路線誘致はまだまだこれからだ。SAMCO

は、沖縄県、沖縄県観光コンベンションビューロー、宮古島市など地域一体となって航空会社に働きかけている。着目するのは、成長が見込まれるLCCだ。平野氏は「LCCは、個人旅行者の需要を取り込んで成長している。個人旅行者はこれまでガイドブックになかった魅力などをSNSなどで情報発信する傾向が強く、新規の需要創出にもつながっている。またLCCの低価格運賃を背景に、リピート客も増えていく」と期待を寄せる。新規就航を左右するのは年間を通した個人旅行者の需要だからだ。下地島空港は、レンタカー事務所もターミナル内にあり、宮古島中心部まで30分と利便性が高い。平野氏は、「観光客にとって、移動時間の短さは大きなメリット。宮古島はまだまだ新たな需要を十分取り込める」と力を込める。

島の文化・自然に貢献する

下地島空港の空港運営自体は県が行っているため、SAMCOはターミナルビルを使用する航空会社の使用料と、直営する飲食・物販コーナーの売上げで収益を上げている。直営の飲食・物販コーナーは、宮古諸島の文化を取り入れ、品の良

さは都会のセレクトショップ並みだ。物販コーナーでは、宮古島の泡盛、地元作家の工芸品、美しい包装の宮古島特産の蜂蜜などを取り扱っている。いずれも地元の生産者と、SAMCOの物販担当者が直接やり取りをしながら販売している商品だ。

SAMCOは、将来、定期便が増加した場合に懸念される観光公害にも目を配る。宮古島のビーチ清掃や、渡り鳥サシバの止まり木の保護にも取り組んでいる。

みやこ下地島空港ターミナルは、保安検査後の出発ロビーをホテルラウンジのように広く取り、中庭のテラスで休めるようにしている。観光客が飛行機に乗る直前までリゾートを楽しめるように配慮した。平野氏は、「みやこ下地島空港ターミナルを通じて、宮古島の魅力を世界に発信していきたい」と話す。



リゾートを感じさせる水盤が到着客を出迎える

令和2年度税制改正要望

不動産協会では、9月13日に開催した理事会において
「令和2年度税制改正要望」を決定しました。主な要望は次の通りです。

(要望の全文は協会HP「http://www.fdk.or.jp/f_suggestion/zeisei.html」でご覧いただくことができます。)

I 設備投資の促進による 成長力強化に不可欠な重要税制

1. 長期保有土地等に係る事業用資産の買換え特例の延長・拡充

II 期限切れ重点要望項目

1. 新築住宅に係る固定資産税の軽減特例の延長
2. 居住用財産の買換え・売却に伴う特例の延長

III 時代を先取る魅力的な まちづくり・都市再生の推進税制

1. 国家戦略特区に係る特例の延長・拡充
2. 都市のコンパクト化推進やスポンジ化対策のための支援措置の延長・創設
3. 都市の防災性能向上や物流効率化の実現に向けた支援措置の延長・創設
4. 都市の競争力を高める「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成に資する支援措置の創設
5. 外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充
6. 観光・芸術文化・スポーツ等の施設整備に対する支援措置の創設

7. 都市・地方の活性化を図り地方創生を推進するための支援措置の創設

8. 働き方改革を実現するための支援措置の創設

IV 豊かな住生活を実現するための 税制

1. 新築住宅に係る固定資産税の軽減特例の延長（再掲）
2. 居住用財産の買換え・売却に伴う特例の延長（再掲）
3. 住宅の登録免許税の特例の延長
4. 住宅及び住宅用土地の取得に係る不動産取得税の特例の延長
5. 住宅の買取再販に係る特例の延長
6. 長期優良住宅に係る特例の延長
7. 認定低炭素住宅に係る特例の延長
8. 老朽化マンションの建替え等の促進に係る特例の延長・拡充等
9. 耐震、省エネ、バリアフリー、長期優良リフォームに係る特例の延長
10. 多様化する住宅ニーズに対応した「住まいの循環」を実現する税制
11. 住宅取得に対する安定的な負担軽減

V 不動産事業等の推進に 不可欠な税制

1. 不動産売買契約書の印紙税の特例の延長
2. 個人の優良長期譲渡所得の軽減税率特例の延長
3. 法人等の土地譲渡益重課の課税停止期間の延長
4. 所有者不明土地問題に対する税制上の支援措置の創設
5. 大規模複合用途型建物における固定資産税減免措置等の弾力的運用
6. 法人課税について立地競争力の観点から総合的に負担軽減
7. 不動産に係る多重課税の排除
8. 国際課税の諸課題への対応



一般社団法人 不動産協会
2019年<通巻114号>
発行人 (一社) 不動産協会
〒100-6017 東京都千代田区霞が関3-2-5 霞が関ビル17階
Tel.03-3581-9421 Fax. 03-3581-7530
<http://www.fdk.or.jp>
編集人 不動産協会広報委員会
企画・編集協力 株式会社不動産経済研究所
株式会社シマ・コーポレーション
レイアウト・デザイン 株式会社タクトデザイン事務所
印刷 三美印刷株式会社



JSC 提供 / 2019年9月現在

完成間近の「新国立競技場」。

「東京オリンピック・パラリンピック」のメイン会場となる。

懸案は暑さ対策だが、観客席を覆う大屋根が設置され、
屋根のつけ根の「大庇（おおびさし）」が外部から観客席へ風を呼び込む。
風のないときには「気流創出ファン」が補助的に風を創り出す。