

NSRI

passion for
sustainable cities

ICTエリアマネジメントの推進に関する提案

－都市機能集積地、鉄道沿線を例として－

2016年11月22日

日建設計総合研究所 上席研究員 川除 隆広

NSRI

passion for
sustainable cities

CONTENTS

ICTエリアマネジメント の推進に関する提案

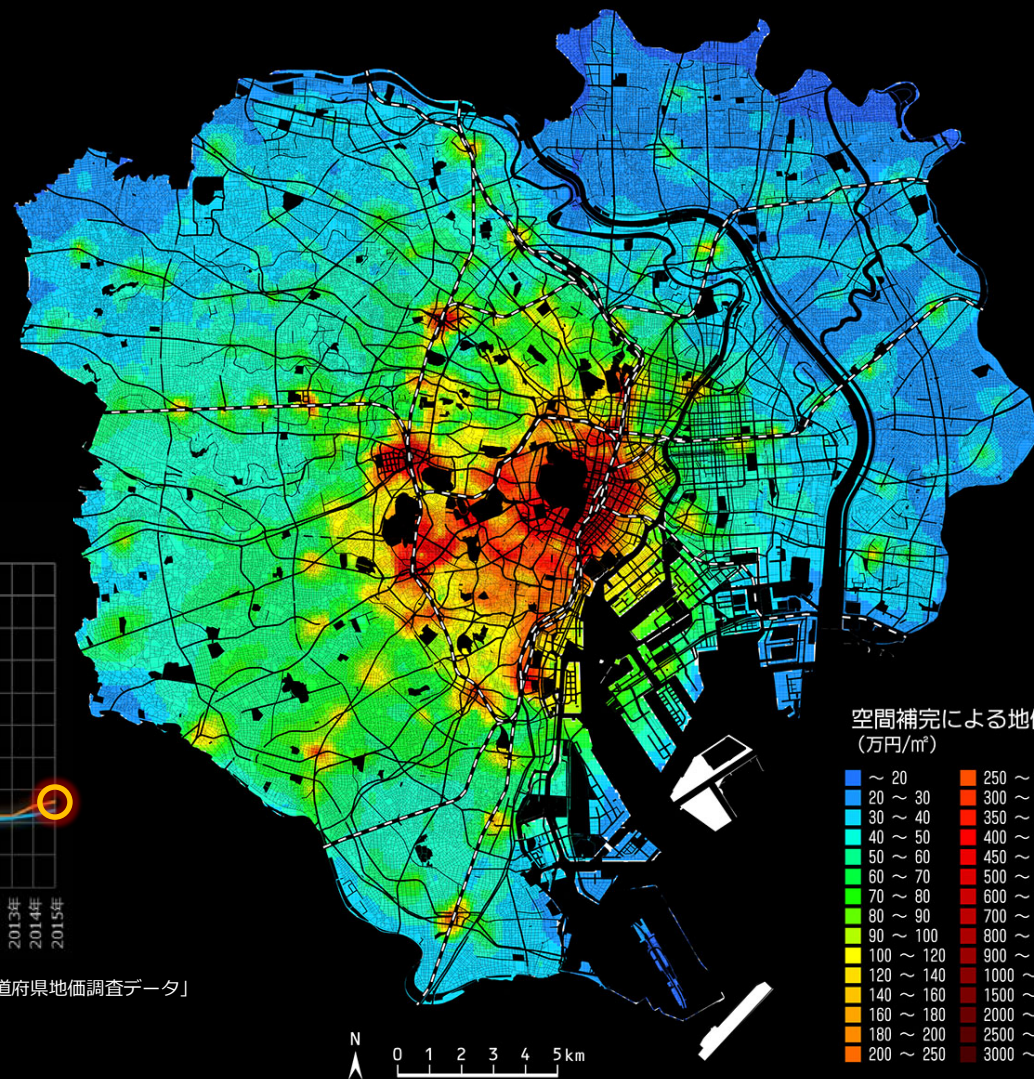
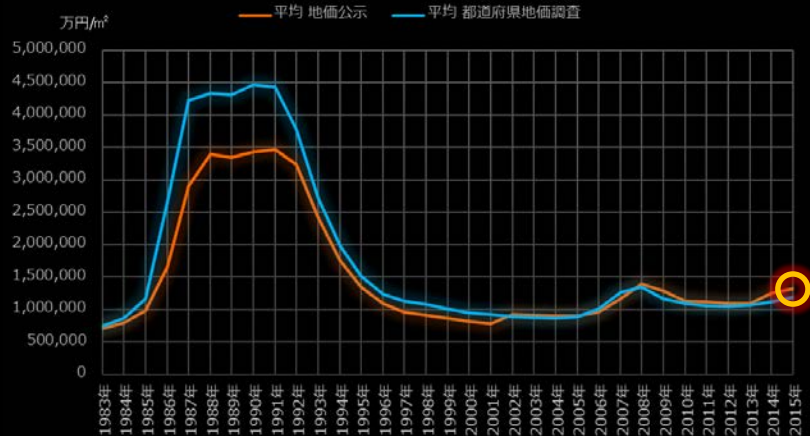
1. 都市構造
2. 都市機能集積
3. ICT街づくりの方向性（案）
4. PDCA例
5. エリアマネジメント組織
6. 都市構造×エリアマネジメント組織
7. ICT街づくりの推進に向けて

1. 都市構造

【都市構造】地価バリューマップ： Land Value MAP

地価をもとに、都市構造・都市力の変化を多様な観点から分析・評価が可能

2015年



【データ】国土交通省 国土政策局 国土情報課 国土数値情報 「地価公示データ」、「都道府県地価調査データ」

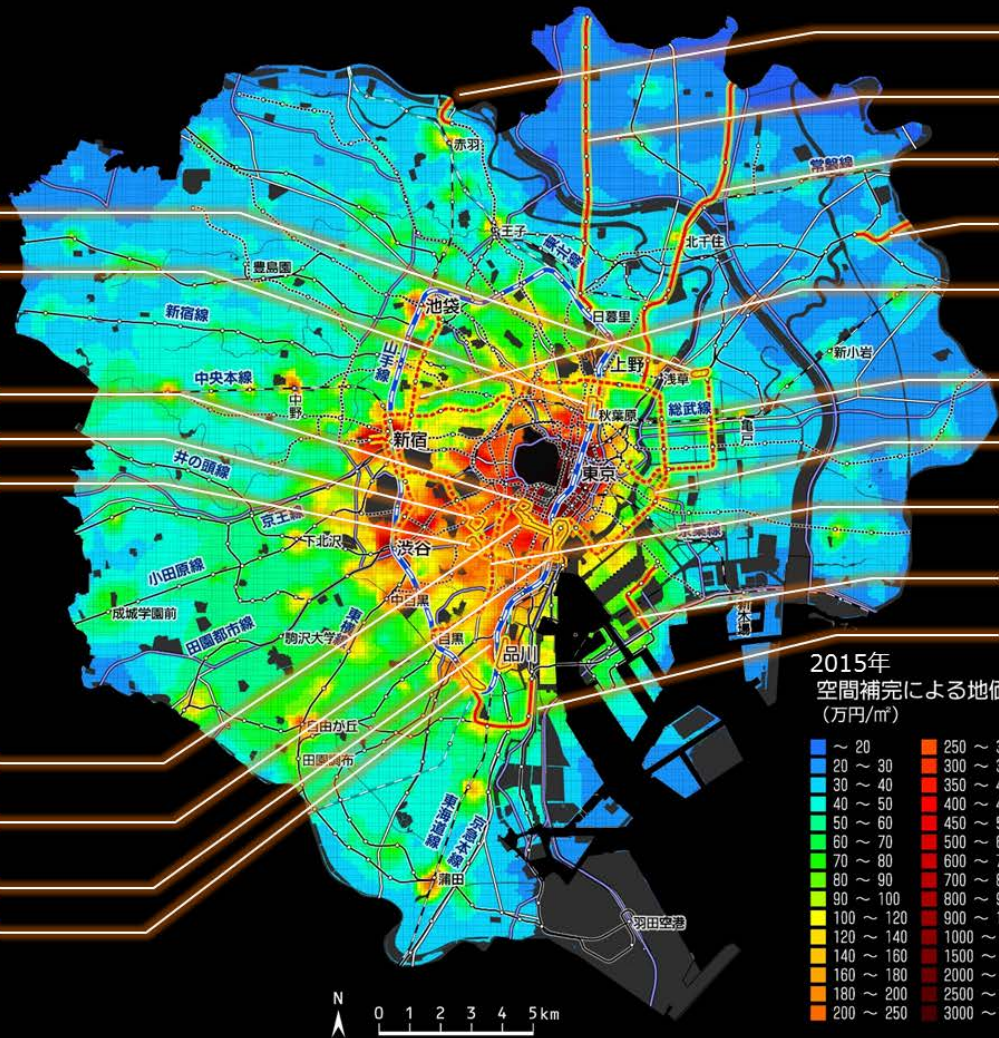
<http://www.nikken-ri.com/idea/inv/lvmap.html>

【都市構造】 2000年以降の大規模都市開発、鉄道開業の効果

2000年以降の大規模都市開発、鉄道開業の効果を確認する

2000年以降の大規模都市開発
(代表的な場所)

- 東京スカイツリー
- 秋葉原
- 霞が関コモンゲート
- 東京ミッドタウン
- 六本木ヒルズ
- 虎の門ヒルズ
- 汐留
- 品川
- 大崎東口



- 2001年 埼玉高速鉄道線 (赤羽岩淵～浦和美園)
- 2008年 日暮里舎人ライナー (日暮里～見沼代親水公園)
- 2005年 つくばエクスプレス (秋葉原～つくば)
- 2010年 成田空港線 (高砂～成田空港)
- 2008年 東京メトロ副都心線 (池袋～渋谷)
- 2004年 半蔵門線 (水天宮前～押上)
- 2000年 都営大江戸線 (新宿～国立競技場～都庁前)
- 2000年 東京メトロ南北線 (溜池山王～目黒)
- 2006年 ゆりかもめ (有明～豊洲)
- 2002年 りんかい線 (天王洲アイル～大崎)

2015年
空間補完による地価
(万円/m²)

~ 20	250 ~ 300
20 ~ 30	300 ~ 350
30 ~ 40	350 ~ 400
40 ~ 50	400 ~ 450
50 ~ 60	450 ~ 500
60 ~ 70	500 ~ 600
70 ~ 80	600 ~ 700
80 ~ 90	700 ~ 800
90 ~ 100	800 ~ 900
100 ~ 120	900 ~ 1000
120 ~ 140	1000 ~ 1500
140 ~ 160	1500 ~ 2000
160 ~ 180	2000 ~ 2500
180 ~ 200	2500 ~ 3000
200 ~ 250	3000 ~

**2000年以降に
開業した鉄道**
(開業した区間)

【都市構造】 3年次（1983年→2000年→2015年）の地価変化

都市再生は都市のバリュー（都市力）を向上させている
 （従来はハード面主体。今後はICTを活用したソフト面からのバリューアップが必要。）



東京ミッドタウン



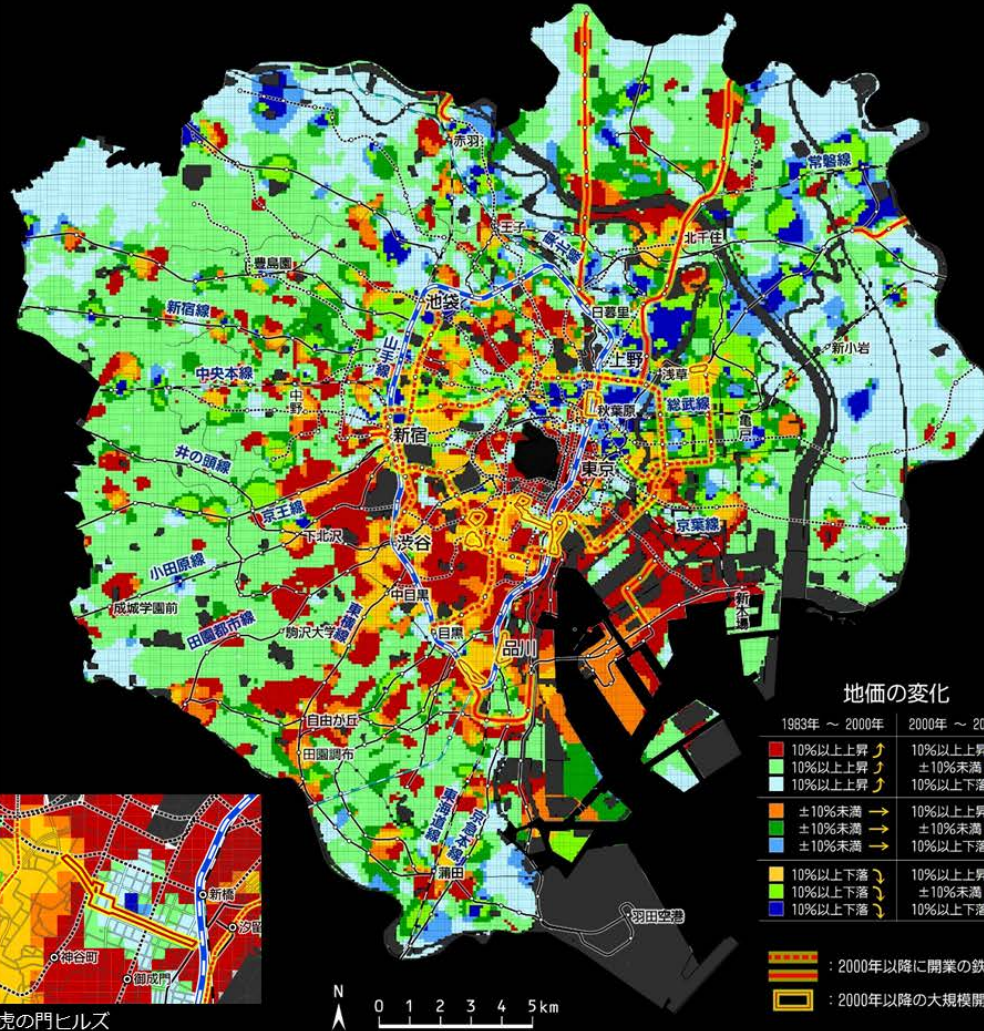
六本木ヒルズ



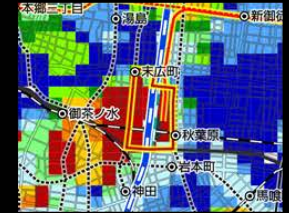
品川



大崎



東京スカイツリー



秋葉原



霞が関コモンゲート



汐留

地価の変化

1983年～2000年	2000年～2015年
10%以上上昇 ↑	10%以上上昇 ↑
10%以上上昇 ↑	±10%未満 →
10%以上上昇 ↑	10%以上下落 ↓
±10%未満 →	10%以上上昇 ↑
±10%未満 →	±10%未満 →
±10%未満 →	10%以上下落 ↓
10%以上下落 ↓	10%以上上昇 ↑
10%以上下落 ↓	±10%未満 →
10%以上下落 ↓	10%以上下落 ↓

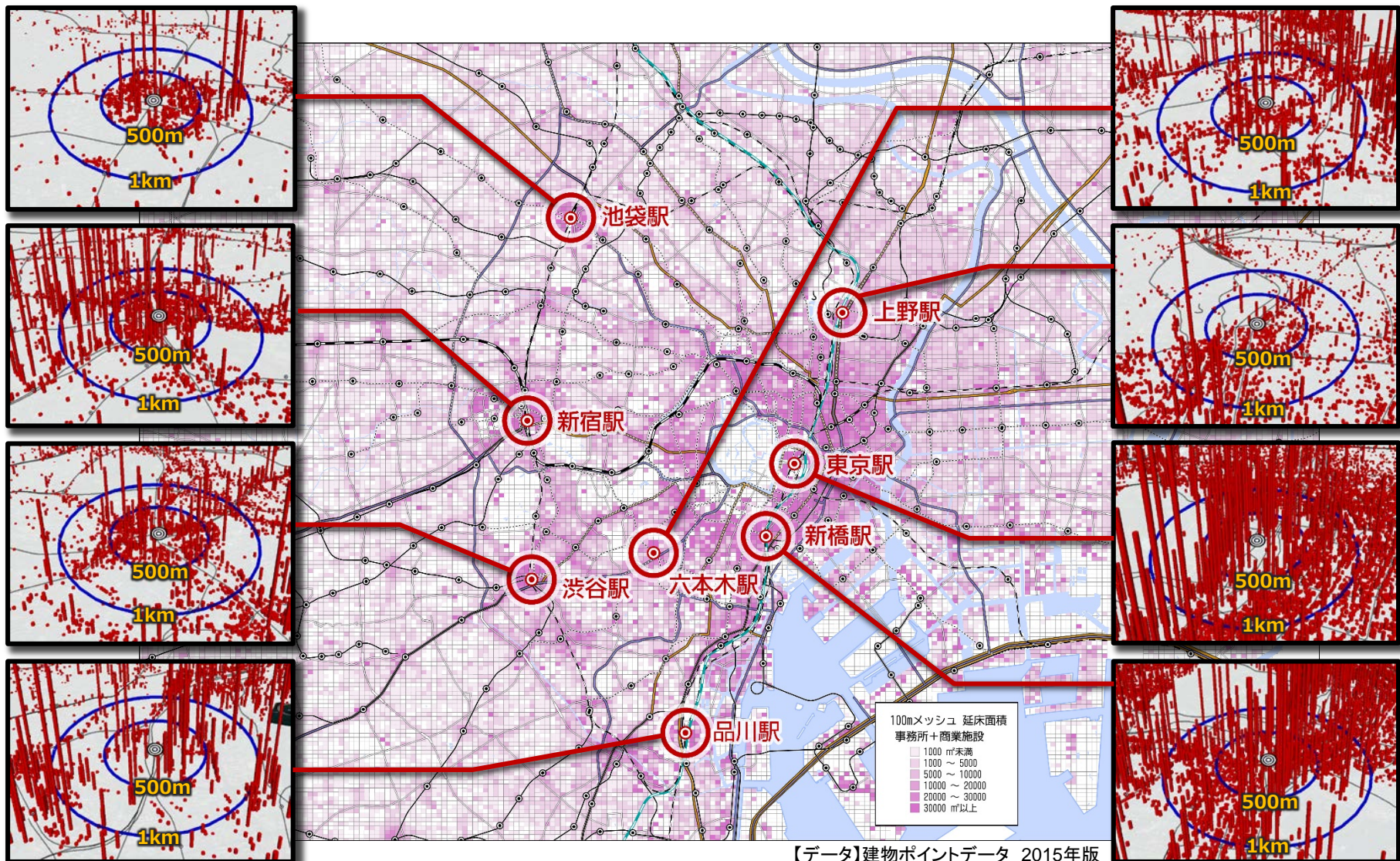
- 2000年以降に開業の鉄道区間
- 2000年以降の大規模開発



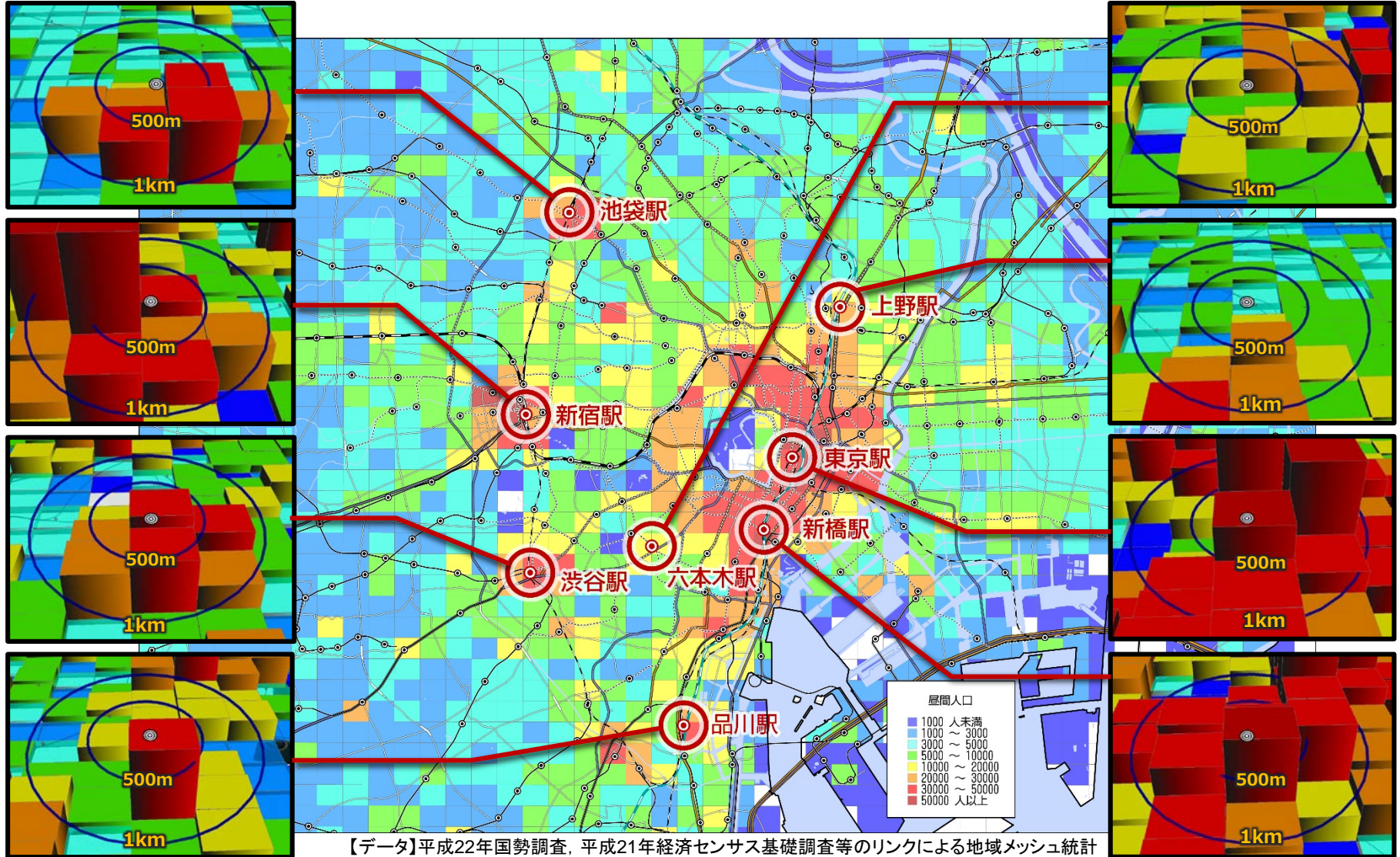
2. 都市機能集積

【都市機能集積】 東京23区主要駅周辺 建物床集積(業務+商業)

主要駅周辺の建物床(業務+商業)を見ると、概ね500m~1kmに集積している



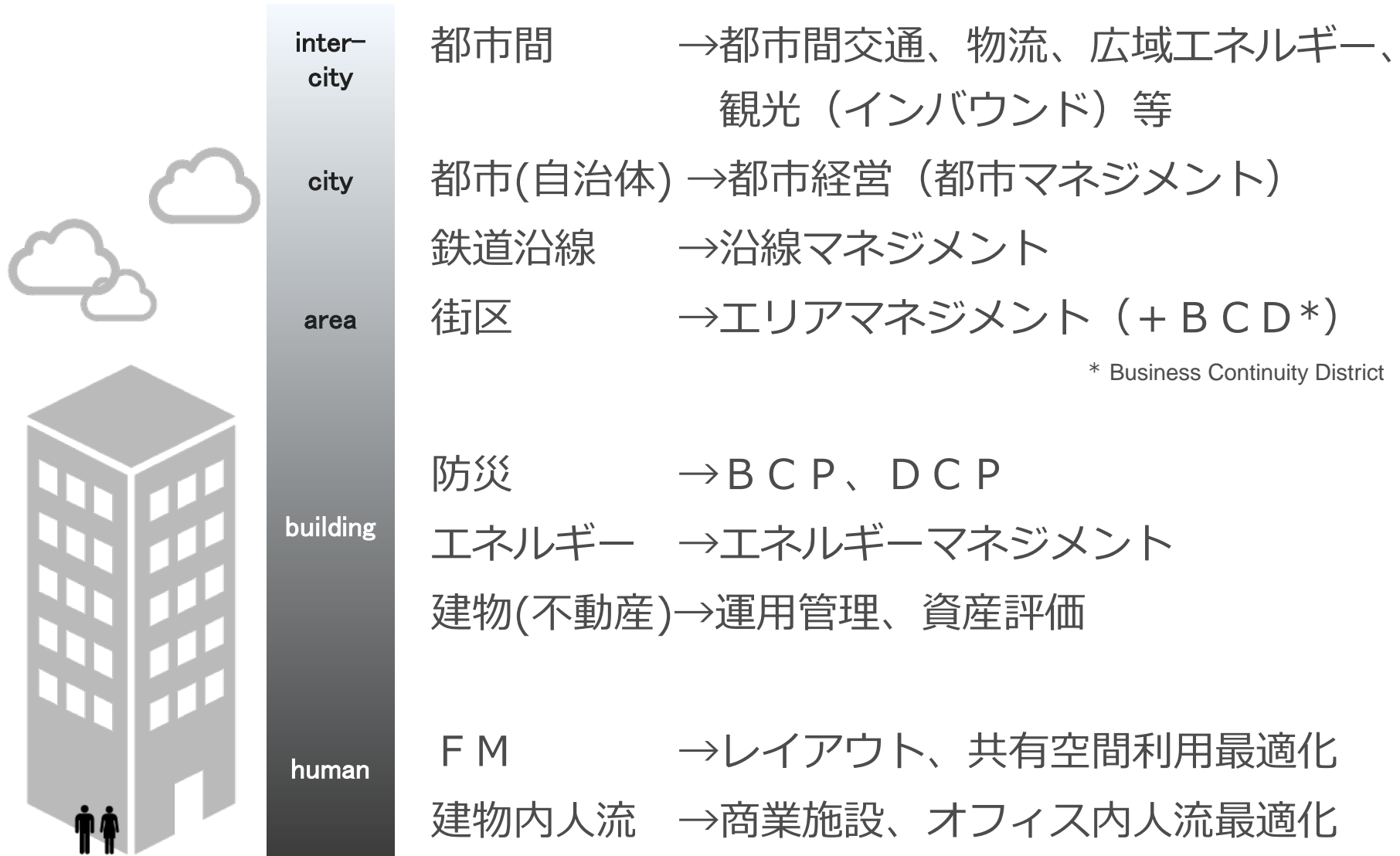
主要駅周辺の昼間人口を見ると、概ね500m~1kmに集積している



【データ】平成22年国勢調査, 平成21年経済センサス基礎調査等のリンクによる地域メッシュ統計

3. ICT街づくりの方向性（案）

ICT街づくりのポテンシャル例（都市間～都市～街区～建築）



ソフト施策として、ICTを活用した新たなエリアマネジメントを推進



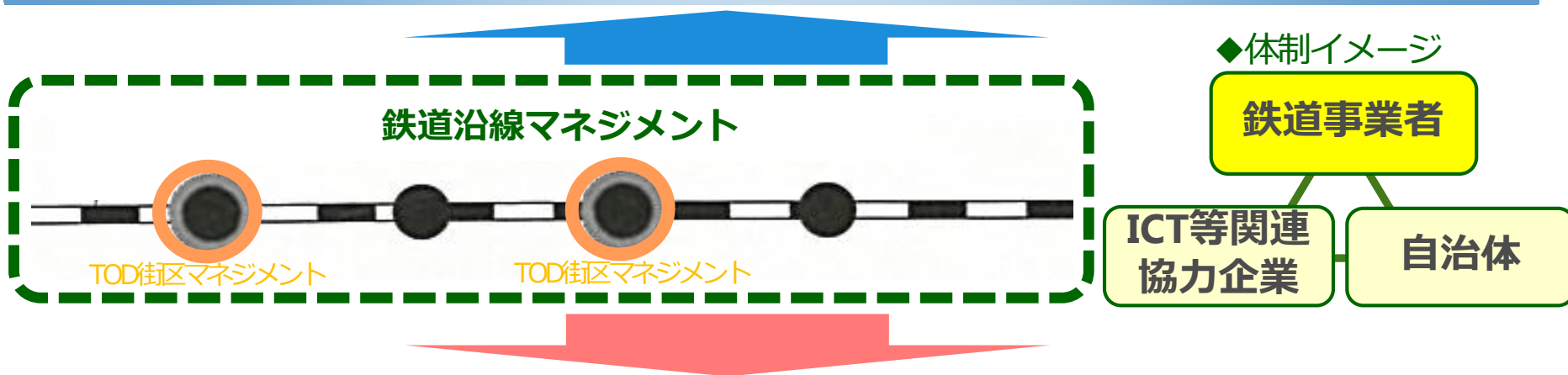
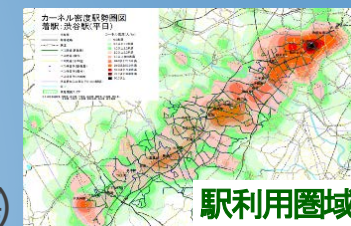
ICTを活用した新たなエリアマネジメントの推進
エリアマネジメント組織によるPDCA
(官民連携)

沿線を流域自治体相当と捉え、官民連携の沿線マネジメントを推進

平常時 Mobility Design, Area Marketing

- 沿線経営戦略の高度化** …… 沿線ブランディング・沿線基本戦略の構築
- 沿線住民の生活利便向上** …… 移動効率化支援・駅周辺の利用案内
- 沿線住民人口の維持・増加** …… 最適な都市機能配置（商業・子育て・病院等）

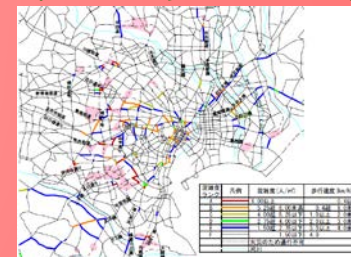
（沿線分析例：田園都市線）



発災時 Emergency Management

- 沿線防災体制の確保** …… 運行維持、病院案内、救急車両の導入
- 帰宅困難者対策** …… 駅周辺の退避誘導・スペース確保
（平常時のArea Marketingと連携）

（東京都・徒歩帰宅シミュレーション）



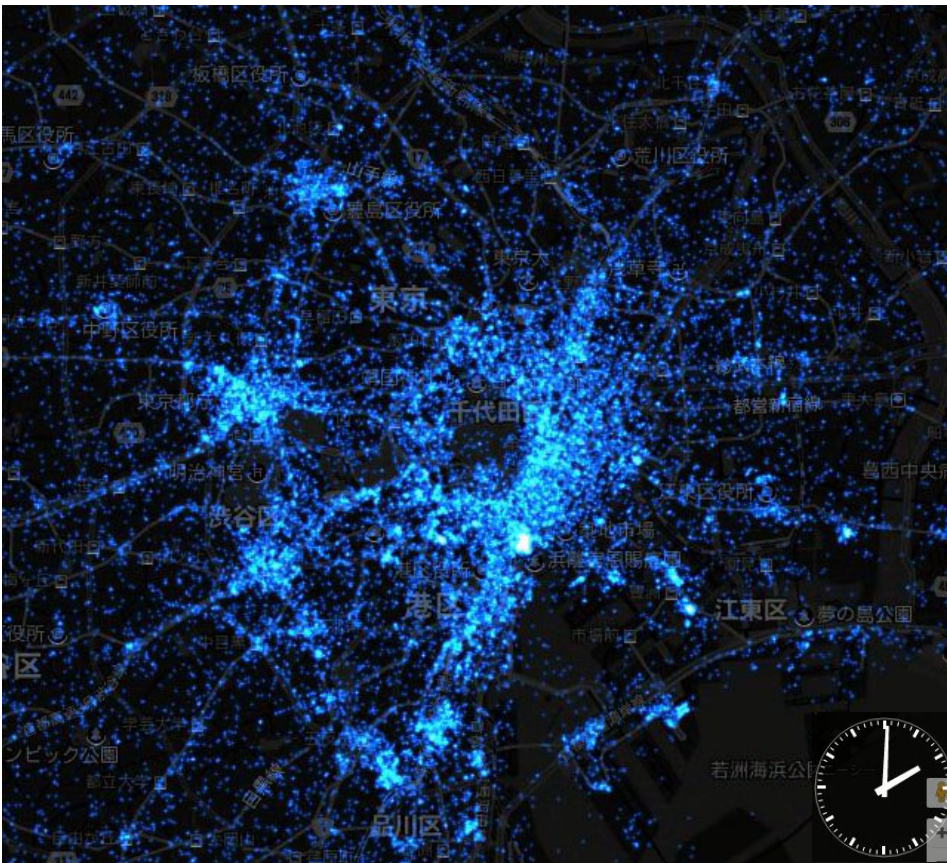
4. PDCA例

【P D C A 例】東京都23区内における1日の人の動き

東京都23区内における1日の人の動き — 平日・休日の比較 —

<平日>

<休日>



NSRI × Agoop



NSRI × Agoop

【P D C A例】東日本大震災時の帰宅困難者(東京駅周辺)

東京駅周辺の平時と発災時の滞留状況の比較 (250mメッシュ)

<平時> 2011.3.04の滞留状況

(0h~26h、2時間ピッチ、属性区分:合計)

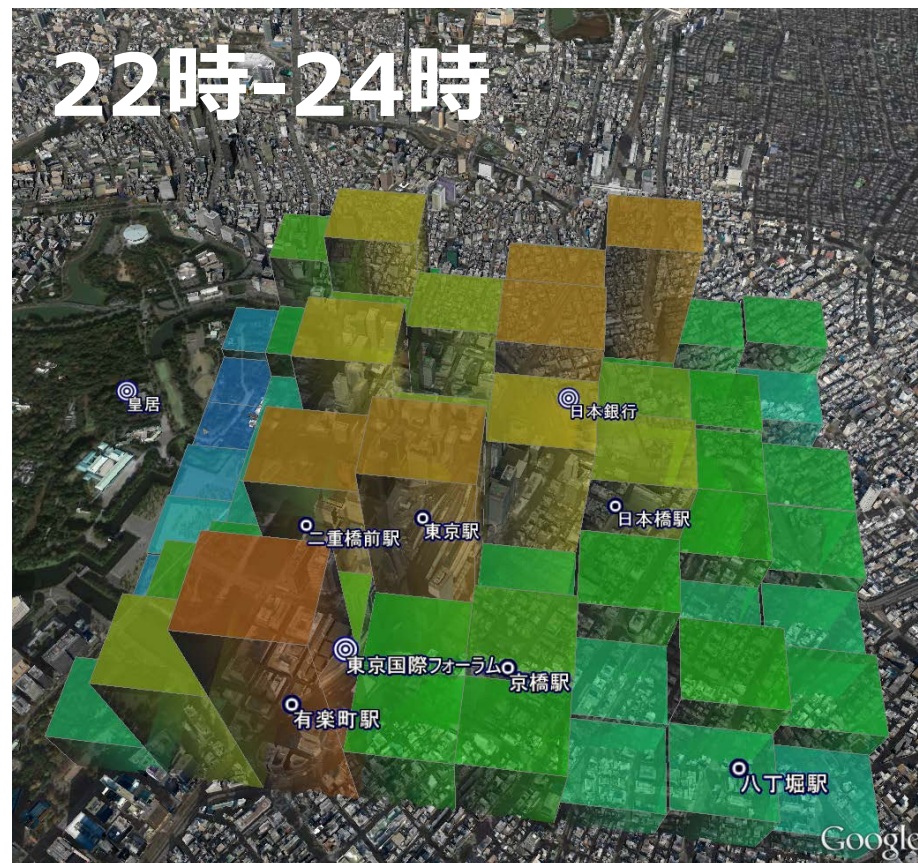
22時-24時



<発災時> 2011.3.11の滞留状況

(0h~26h、2時間ピッチ、属性区分:合計)

22時-24時



出典)国土交通省都市局都市安全課「ビッグデータを活用した都市防災対策検討調査(H25,3)」

【P D C A例】 東京都のエネルギー消費量

時刻別の一次エネルギー消費量推計値（東京8月代表日民生部門建物起因）



<http://www.nikken.jp/ja/archives/ndvukb000002ee2t.html>

5. エリアマネジメント組織

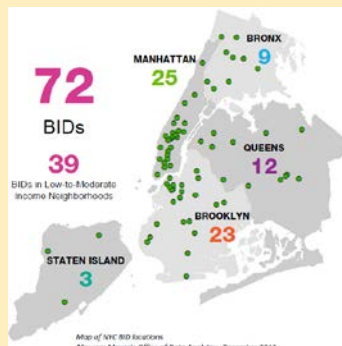
【エリアマネジメント組織】 海外BIDと大阪市BID条例の概要

エリアマネジメント＝

特定エリアを単位に民間が主体となり、まちづくりや地域経営を積極的に行う

BID (Business Improvement District) ビジネス活性化地区

- ① 1970年代にカナダトロント市内でBID制度が開始
- ② 特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営（マネジメント）を積極的に行おうという取組
- ③ 特定地域の地権者に課される**共同負担金（行政が税徴収と同様に徴収する）**を原資とし、**地域内の不動産価値を高めるために必要なサービス事業を行う組織**
- ④ 一般的には**行政の公共サービスとは別に、より高度な維持管理、開発、プロモーション**を行う
- ⑤ 現在、アメリカでは1000以上のBIDが存在し、オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカ、イギリス、ドイツ等でも制度が導入され、地区経営を支える制度として世界的に広がる

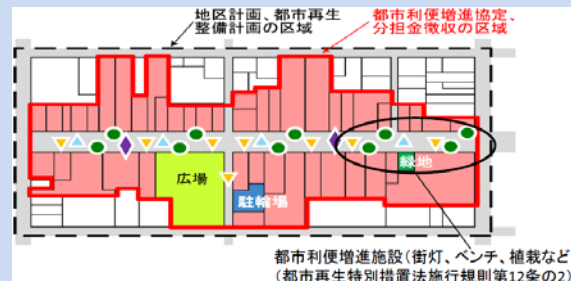


【ニューヨーク市内のBID】

大阪市エリアマネジメント活動促進制度 活用ガイドライン

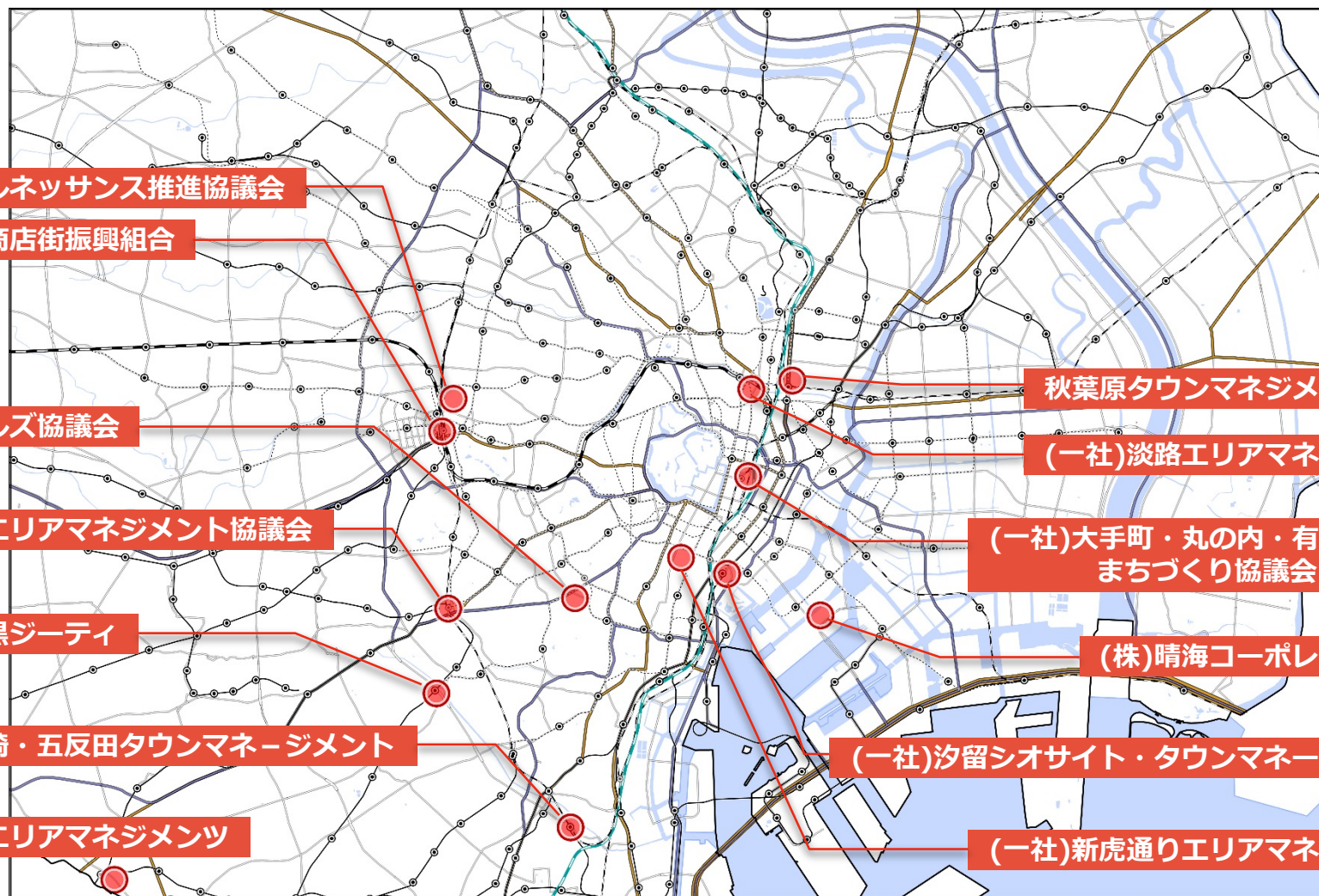
- ① 平成26年3月「大阪市エリアマネジメント活動促進条例」を制定、公布
- ② 特に「**質の高い公共的空間の創出及び維持発展**」に**市民等の民間主体が参画**できることを重視
- ③ 公共施設等（都市利便増進施設）の**一体的な整備**又は**管理に充てる財源を安定的に確保**するため、**地方自治法に基づく「分担金」**を市が徴収し、**エリアマネジメント団体に補助金として交付**
- ④ 協定締結区域は以下の要件を満たすことが必要
 - ・ 複数の地権者等により構成
 - ・ 連たんした区域
 - ・ 概ね3ha以上の区域
- ⑤ 次のいずれかの法人格を持つ団体を設立する
 - ・ 一般社団法人、一般財団法人（公益法人を含む）
 - ・ 特定非営利活動法人（NPO法人）
 - ・ まちづくり会社（一定の市の関与があるもの）

【区域イメージ】



【エリアマネジメント組織】 東京都23区内の主要な組織分布

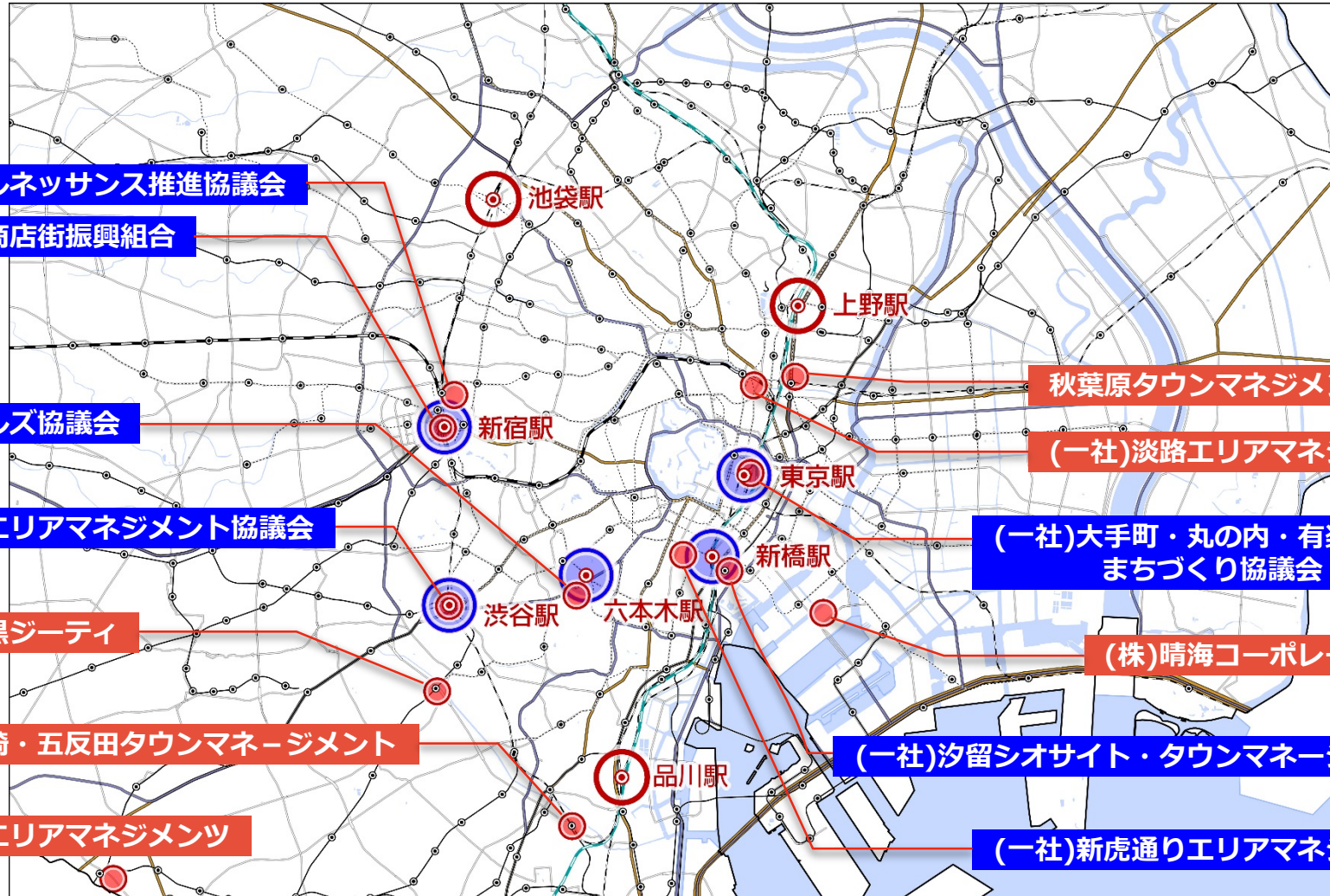
23区内の主要なエリアマネジメント組織は、概ね主要拠点駅周辺に多い



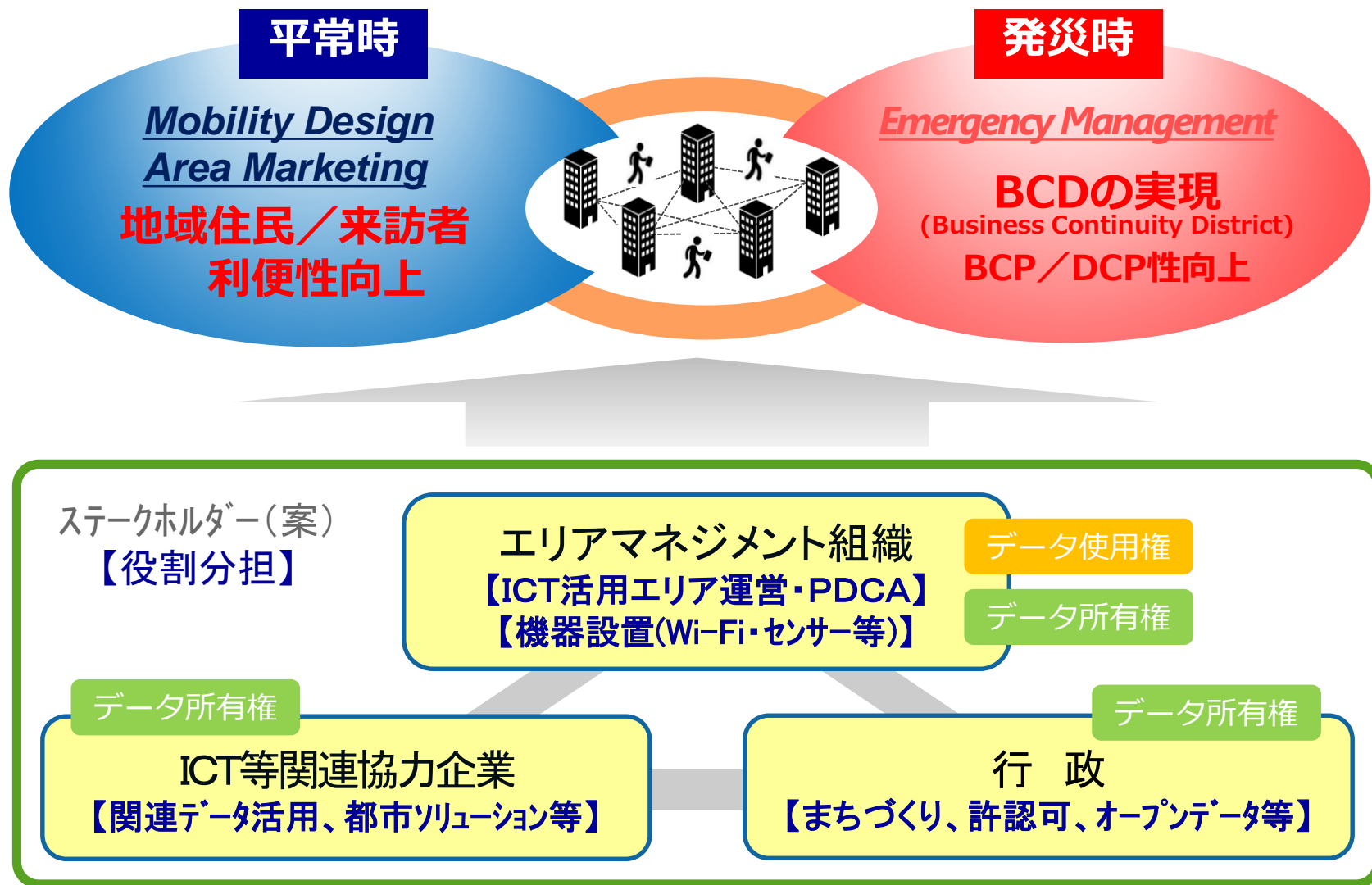
6. 都市構造×エリアマネジメント組織

【都市構造×エリアマネジメント組織】推進適地の考え方(案)

一案として、エリアマネジメントを実施する都市機能集積地が考えられる



ICTエリアマネジメントにおける官民協働スキーム（案）



7. ICT街づくりの推進に向けて

【ICT街づくりの推進に向けて】

ICT街づくりの推進は、スケール特性を考慮し推進方策を検討することが有効

スケール

領域	主体	目的 (平常時、災害時)
都市間	広域ネットワーク事業者 移動体企業	需給管理・最適化、 リスクマネジメント 等
都市（自治体）	基礎自治体	都市経営、市民生活質向上、 定住者増、安全安心 等
鉄道沿線	鉄道事業者、沿線自治体	沿線経営、定住者増、沿線 ブランディング、DCP 等
街区（エリア）	エリアマネジメント組織	エリア経営、来訪者増、 インバウンド、DCP 等
地下街	管理運営者(第三セクター等)	地下街経営、来訪者増、 快適性向上、DCP 等
建物	所有者	不動産価値・快適性向上、 コスト縮減、BCP 等



NSRI
日建設計総合研究所