

関東地方の交通インフラ構想 ～世界・日本を牽引する関東を目指して～

(株) オリエンタルコンサルタンツ 代表取締役社長
(一社) 建設コンサルタンツ協会 前会長、元関東支部長
(一社) 日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)
国土創生プロジェクト委員会 副委員長

野崎 秀則

1. 背景・目的および検討方針

2. 本日の発表のポイント

3. 検討課題と対応方針

- 3.1 国土強靱化
- 3.2 少子高齢化対応
- 3.3 国際競争力強化
- 3.4 インフラ老朽化対応

4. DXによる本構想の加速化と価値創出

- 4.1 交通インフラに関わるDXの方向性
- 4.2 DXによる本構想の加速化
- 4.3 DXによる新たな社会価値の創出

5. 投資のあり方

■追加資料

※本資料は(一社)建設コンサルタンツ協会 関東支部にて策定した「関東地方の交通インフラ構想(令和2年3月)」及び(一社)日本プロジェクト産業推進協議会(JAPIC)にて策定した「アフターコロナのモビリティ・ネットワーク戦略(令和4年10月)」を基に、DXに関する内容を加え、PPTとして編集したものです。

1. 背景・目的および検討方針

(1) 日本全体の問題点・課題

以下の問題点・課題（劣化する日本・たちすくむニッポン）を解決し、成長戦略の推進が必要

- ①**少子高齢化** : 2050年までに人口は1億人を下回り、超高齢化が進む。全国の居住地の約半数で人口が50%以下。
- ②**経済力の低迷** : 日本の名目GDPの世界シェアは1995年17.5%から2022年5.3%に減少。
- ③**国土強靱化** : 地球温暖化に伴い、風水害が激甚化・頻発化する中、首都直下地震・南海トラフ地震等が切迫。インフラ老朽化が加速度的に進展。パンデミックや国防への対応も必要。
- ④**脱炭素化** : 地球温暖化に伴う環境問題が切迫。2050年カーボンニュートラルに向けた対応が必要。
- ⑤**Society5.0** : 2021年の世界デジタル競争力ランキングで、日本は調査対象国64か国中28位。今後はDXを推進し、新たな価値を創出することが必要。

1. 背景・目的および検討方針



(2) 関東地方の位置づけと問題点・課題

以下の問題点・課題を解決し、成長戦略の推進が必要

- 関東地方は、中枢機能が集積し、**日本経済の牽引役**を担う圏域
 - ▶ **総人口**は、約4,600万人、日本全体の人口の約4割
 - ▶ **国内総生産 (GDP)** は約192兆円、日本全体の約4割

- 首都直下地震や南海トラフ地震等、**巨大災害のリスク**の高まり、人口減少・**少子化・高齢化**の加速度的な進行、近年のアジア諸国の台頭を背景とした**国際競争力の低下**、および急速な**インフラ老朽化**の進行

- 特に、首都直下地震のような**巨大災害が発生した場合**、**日本を牽引**してきた関東地方の**生活や経済がストップ**し、**関東地方のみならず日本全体**にとって**取り返しのつかない事態**が発生することを危惧

1. 背景・目的および検討方針

(3) 検討方針

□対象地域

「**関東地方**」（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県の1都8県）を基本。

1都3県（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）を「**東京圏**」と定義。

東京都23区を「**都心**」と定義。

□検討課題

“**国土強靱化、少子高齢化対応、国際競争力強化、インフラ老朽化対応**”の4つの課題に着目。

□目的

現在想定される**近未来（2050年）の諸問題**を解決すべく、我が国の中枢を担う関東地方の交通インフラに着目し、**望ましい未来像**を描き、その実現に向けて**今取り組むべき構想**を検討。

2. 本日の発表のポイント

2. 本日の発表のポイント

【I】 関東地方のあるべき姿

『世界・日本を牽引する核として、維持・発展する関東』

- 関東地方は、日本の人口の約4割、GDPも全国の約4割を占め、世界・日本を牽引する「核」となっている。
- しかしながら、首都直下地震のような巨大災害が発生した場合、日本を牽引してきた関東地方の生活や経済がストップし、関東地方のみならず、日本全体にとって取り返しのつかない事態が発生することを危惧。
- 一方、関東地方は、地価の上昇、長時間通勤の常態化、交通の混雑および少子高齢化の進展等の課題がある。そのため、過度の都心（23区）一極集中による弊害の解消が必要。
- また、今後、リニア中央新幹線の開通等を契機に、日本全国と関東地方がより一層、連携し、発展することが求められる。
- 以上より、『世界・日本を牽引する核として、維持・発展する関東』を目指すべきと考える。

2. 本日の発表のポイント

【Ⅱ】 関東地方の総合的なハード施策を展開 総合的なハード施策の展開により、4つの課題を同時に解決



- 1 核都市環状道路(仮称)の整備、
鉄道の機能強化、首都圏広域リングの構築
 - 強靱
 - 少子
 - 国際
 - 老朽
- 2 第二湾岸道路、成田・羽田、中央道・新東名、
高速鉄道等のダブルネットワーク化
 - 強靱
 - 国際
 - 老朽
- 3 交通モード間の連携・高度化、
ネットワーク化
 - 強靱
 - 少子
 - 国際
- 4 交通ネットワークと一体的な
交通結節点の整備
 - 強靱
 - 少子
 - 国際
- 5 都市空間・道路空間の整備
 - 強靱
 - 少子
 - 国際
 - 老朽

凡例

- 強靱 : 国土強靱化
- 少子 : 少子高齢化対応
- 国際 : 国際競争力強化
- 老朽 : インフラ老朽化対応

2. 本日の発表のポイント

【Ⅲ】 DXによる新たな社会価値の創出

DXによる本構想の加速化と新たな暮らし方・働き方の創出

DXの方向性

- ①横断的・総合的活用による全体最適化
- ②リアルタイム情報の収集と有効活用
- ③予測・効果検証の精度向上と有効活用

テレワークの促進

交通インフラ構想の加速化

- ・防災MaaSの構築、被害把握・道路啓開の早期化、事前防災・事前復興
- ・サテライトシティへの移住促進、多様な主体の移動支援、生活道路の安全性向上
- ・官民連携型「物流MaaS」、スマートシティ実現の加速、魅力ある都市空間
- ・インフラメンテに伴う経済影響の最小化、異常発生時の早期発見、予防保全

新たな暮らし方、働き方の創出

- ・サテライトシティの実現による職住近接、通勤ラッシュの解消(生活時間の増加)、住環境改善、子育て環境の充実
- ・災害時における交通インフラ寸断時の被害最小化、移動代替手段の確保、暮らしの確保
- ・郊外部への移転に伴う住宅等での再エネ設置普及、エネルギーの地産地消
- ・多様なコミュニティの創出(人と人、ビジネス機会、地域間連携等)
- ・都心空間のリニューアルによる日本の文化・伝統を生かした魅力ある都市空間の創出
- ・関東地方の世界の中でのプレゼンスの向上

DXによる更なる価値創出のスパイラルアップ

3. 検討課題と対応方針

3. 1 国土強靱化

3. 2 少子高齢化対応

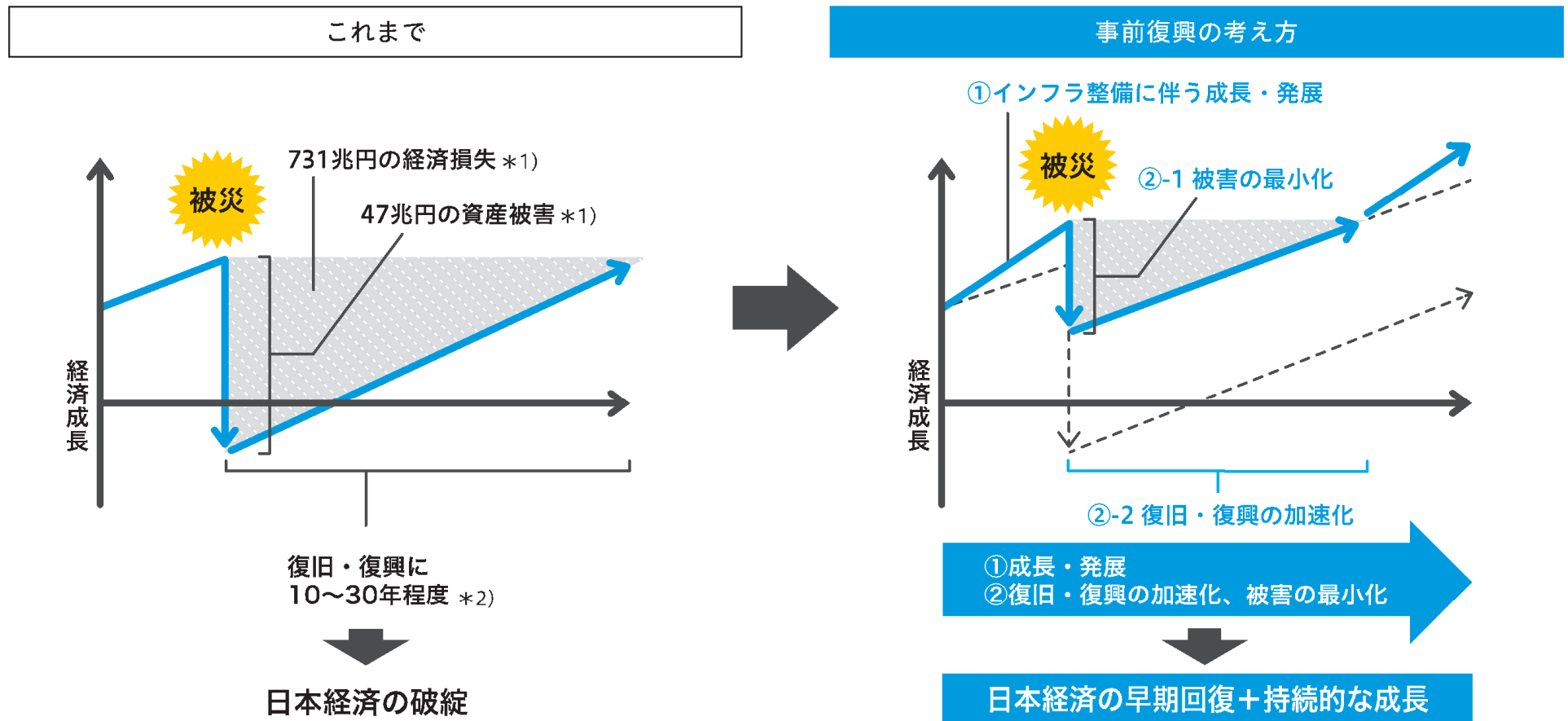
3. 3 国際競争力強化

3. 4 インフラ老朽化対応

3.1 国土強靱化

(1) 「事前防災・事前復興」による復旧・復興の加速化

- 災害発生時の被害の最小化、復旧・復興の加速化のためには「事前防災・事前復興」が必要

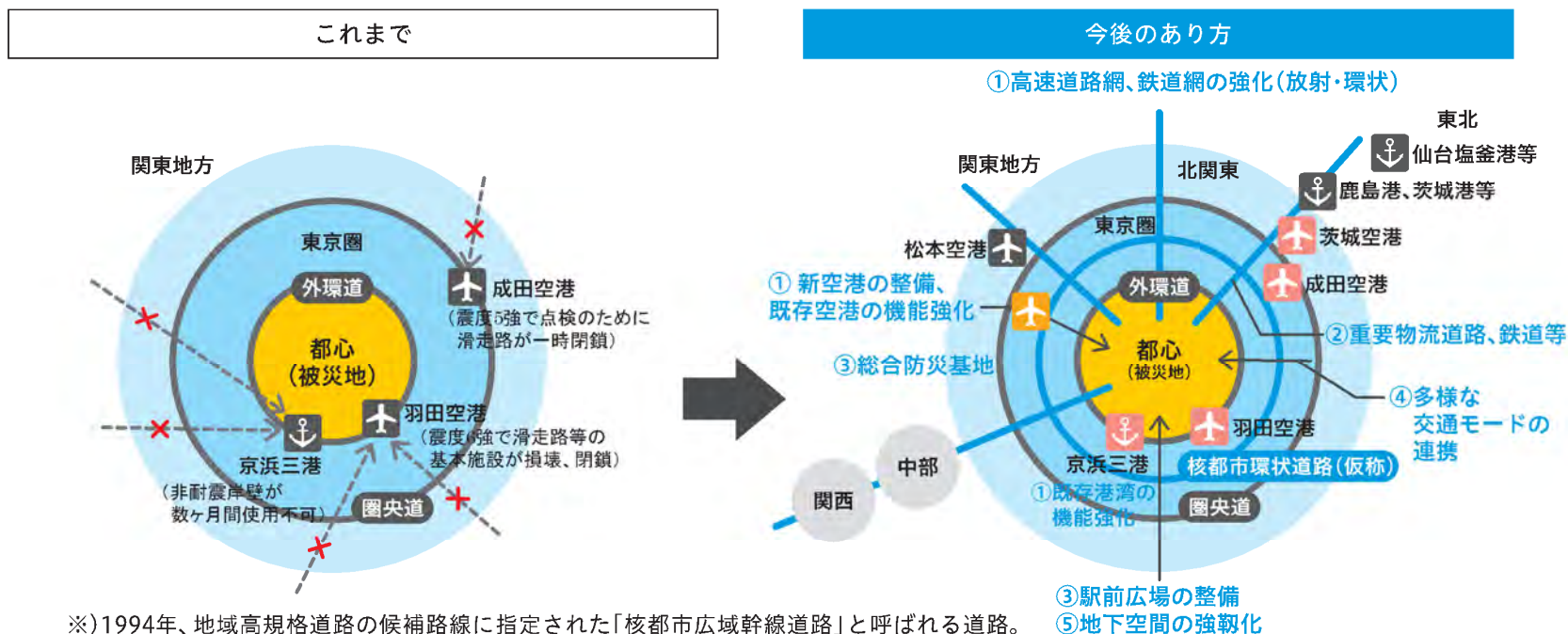


*1) 出典:「国難」をもたらす巨大災害対策についての技術検討報告書 *2) 出典:「首都直下地震の復興対策のあり方に関する検討会」報告書(内閣府)
(土木学会 平成29年度会長特別委員会 レジリエンスの確保に関する技術検討委員会)

3.1 国土強靱化

(2) 交通インフラ整備等による復旧・復興の加速化、被害の最小化

- ① 放射・環状の高速道路網や鉄道網の強化・ダブルネットワーク化(核都市環状道路(仮称)[※]、東名高速・中央道、新幹線・鉄道在来線等)、新空港の整備や既存港湾・空港の機能強化等により災害時に相互補完
- ② 重要物流道路の整備、北関東や関西、東北等の拠点空港・港湾や鉄道網等を活用して広域な物資輸送ルートを確保
- ③ 交通モード間結節部における総合防災基地を整備、災害時の一時避難場所・待機場所として、鉄道駅(特に地下鉄駅)の駅前広場を整備・拡張
- ④ 道路、鉄道、海運、舟運、空路等、多様な交通モードの連携により輸送手段を確保
- ⑤ 内水・浸水対策により地下空間を強靱化、建物を耐震化・不燃化等

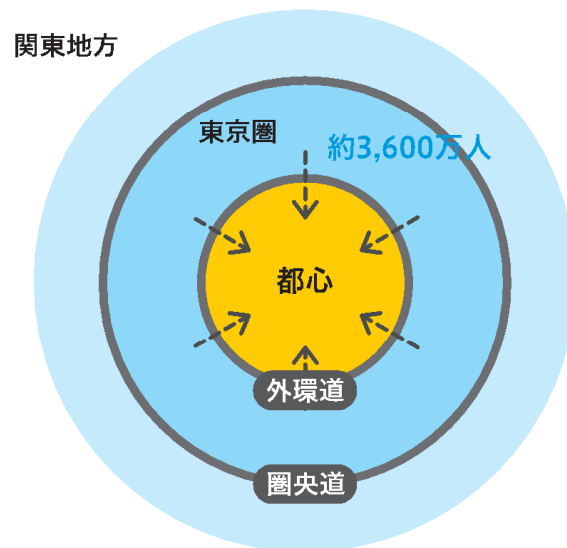


※)1994年、地域高規格道路の候補路線に指定された「核都市広域幹線道路」と呼ばれる道路。本構想では、業務核都市等を環状方向に連絡する道路として「核都市環状道路(仮称)」と呼称。なお、一般的に「2.5環状道路」とも呼ばれる。

(3) サテライト化による被害の更なる最小化と生活・経済の維持

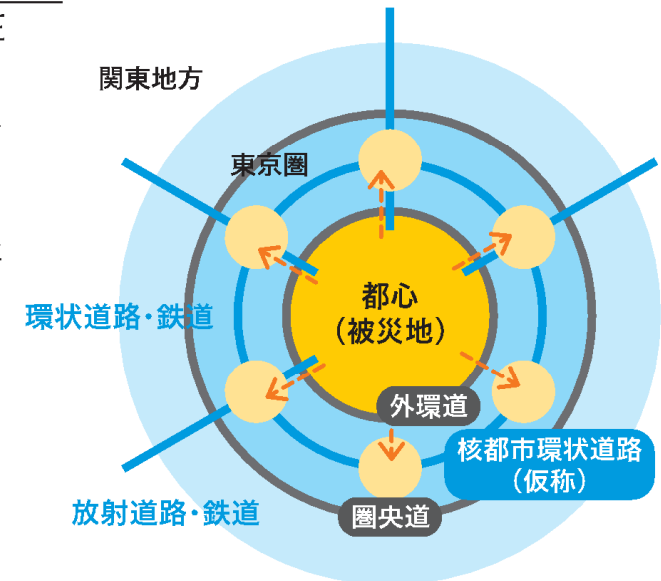
これまで

- 現在は都心一極集中が進行中
(都心へ通勤等が集中)
- 首都直下地震で東京圏、特に都心の被害が甚大
- 被災後に、東京圏の約3,600万人の移住は困難



今後のあり方(サテライト化)

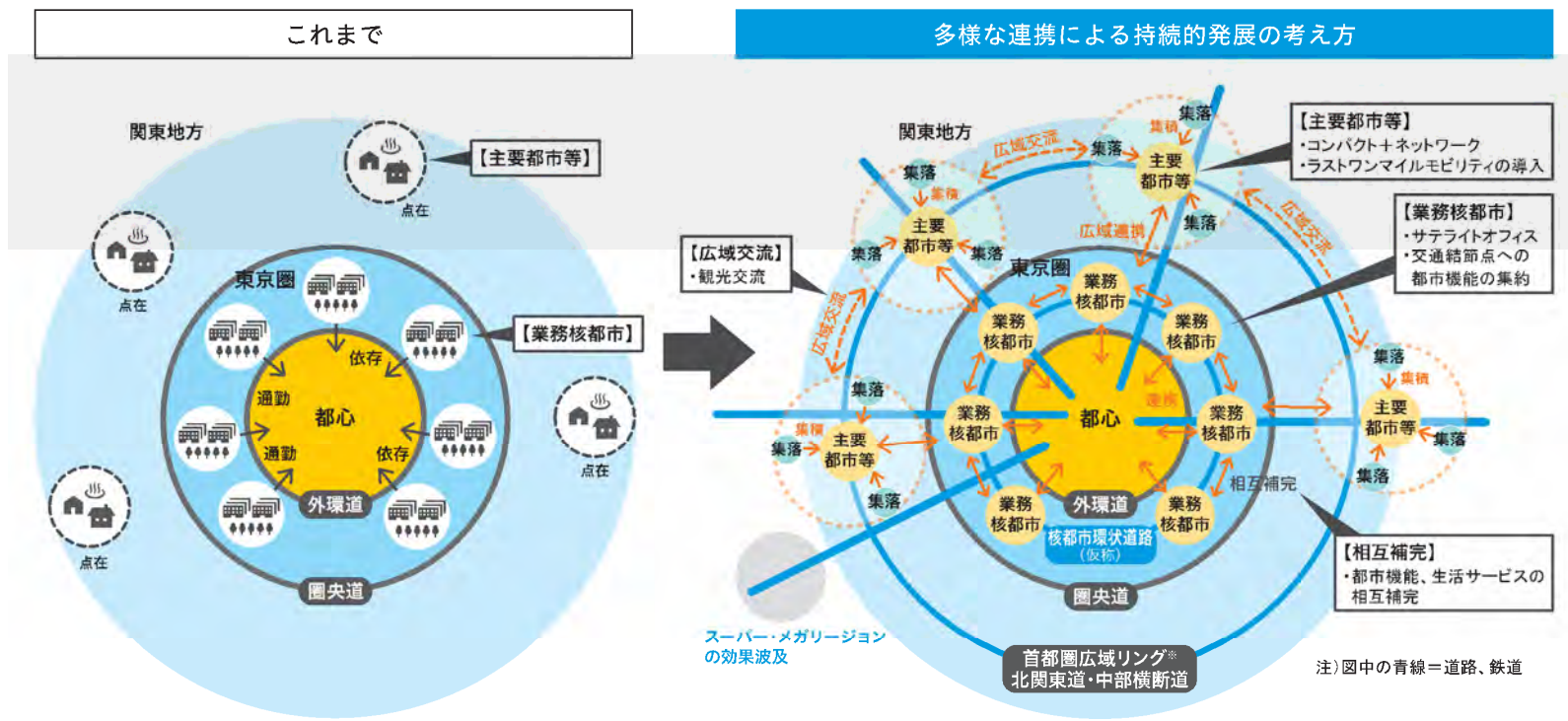
- サテライトシティの構築により、都心の密度を下げることで、被害の最小化と、サテライトでの事業継続を実現
- サテライトシティ間の移動を補完する放射・環状の道路・鉄道の機能を強化、新線を整備 (核都市環状道路(仮称)、東名高速・中央道、新幹線・鉄道在来線等)
- 特別快速やリムジンバスによる新幹線駅・空港等への速達性を確保



3.2 少子高齢化

(1) 都心一極集中の緩和と交流促進・相互補完

- 放射・環状の高速道路網や鉄道網の強化・ダブルネットワーク化により、それぞれの都市の個性を活かしつつ、連携・交流による都市機能強化、都市サービスの相互補完を目指す
- 東京圏内は、広域医療拠点やサテライトオフィス等で業務核都市に都市機能の集約を図るとともに、より高度な連携を目指す
- 道路の局所的な渋滞対策や鉄道混雑路線（新幹線・鉄道在来線）に並行する鉄道新線の整備、および交通モード間の連携強化等により、様々な世代の多様な生活パターンを支援
 （都市機能の分散に伴い、主要都市では立地適正化計画を策定し、コンパクトシティを推進。同時に、洪水浸水想定区域や土砂災害警戒区域等での住宅・建物の立地を抑制）



- ・都心ベッタウンとして業務核都市が発展
- ・東京圏外は、県庁所在地等の主要都市を中心に個々に発展
- ・長距離通勤と鉄道駅の混雑が常態化
- ・業務核都市や主要都市間の相互交流が少ない

※首都圏広域リング：首都圏広域地方計画（平成28年3月策定）に位置づけられた連携軸に相当する道路として定義（北関東道・中部横断道）

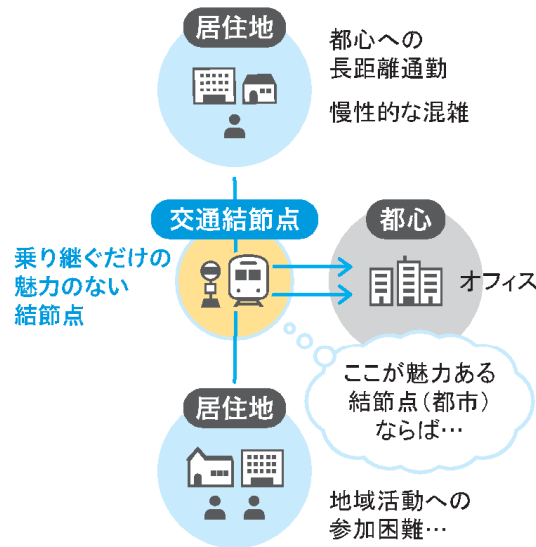
3.2 少子高齢化

(2) 交通結節点の多機能化・ユニバーサルデザイン化

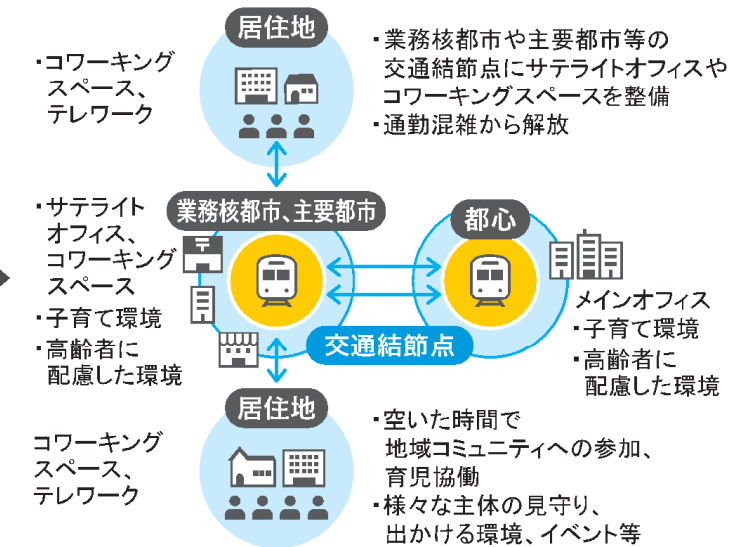
① 効率的で利便性の高い労働環境づくり、通勤時の交通混雑の緩和

- IT技術や民間企業のノウハウの活用等により、業務核都市や主要都市等の交通結節点にサテライトオフィスやコワーキングスペース等を整備し、経済活動の活発化を図る
- 周辺開発と一体的な鉄道駅の再整備、業務核都市や主要都市、都心での交通結節点の混雑緩和やユニバーサルデザイン化を推進

これまで



効率的な労働環境の整備の考え方



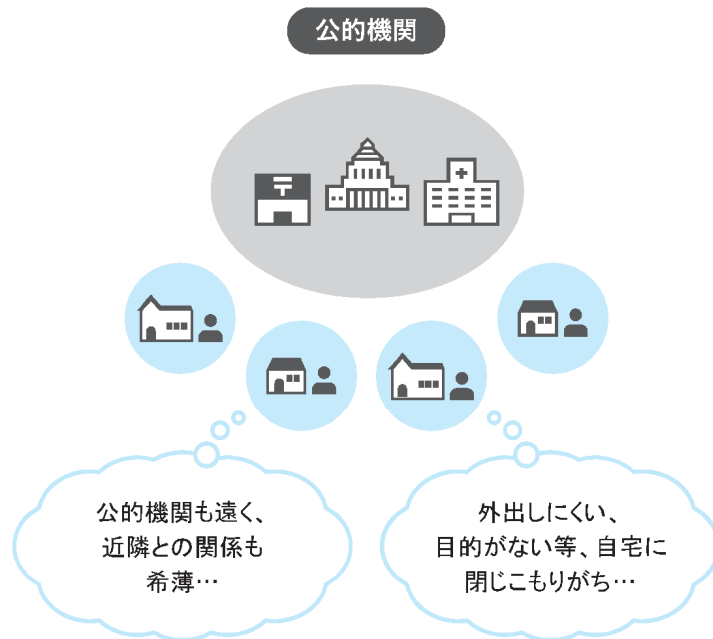
(2) 交通結節点の多機能化・ユニバーサルデザイン化

② 高齢者が健康で外に出たい／出やすい環境づくり、安全でストレスのない移動の実現

- 交通結節点にて、介護予防に資する都市的利便性を確保するとともに、生活の質の向上につながる外出活動(社会参加)を支援
- 道路空間や交通結節点のユニバーサルデザイン化により安全、ストレスフリーな移動の実現を目指す

これまで

介護予防・外出活支援の考え方



3.2 少子高齢化

(2) 交通結節点の多機能化・ユニバーサルデザイン化

③ 子育てしやすい／子供が生き生きする環境づくり

- 交通結節点にワーキングスペースを含めた多様な機能を整備、ユニバーサルデザイン化を推進
- 地域の人々が子供たちを見守り、育て、支え合うコミュニティを育む地域づくりを推進

これまで



様々な機能がバラバラ。
子供の興味を伸ばすことが難しい…

安全・利便性・コミュニティ育成の考え方



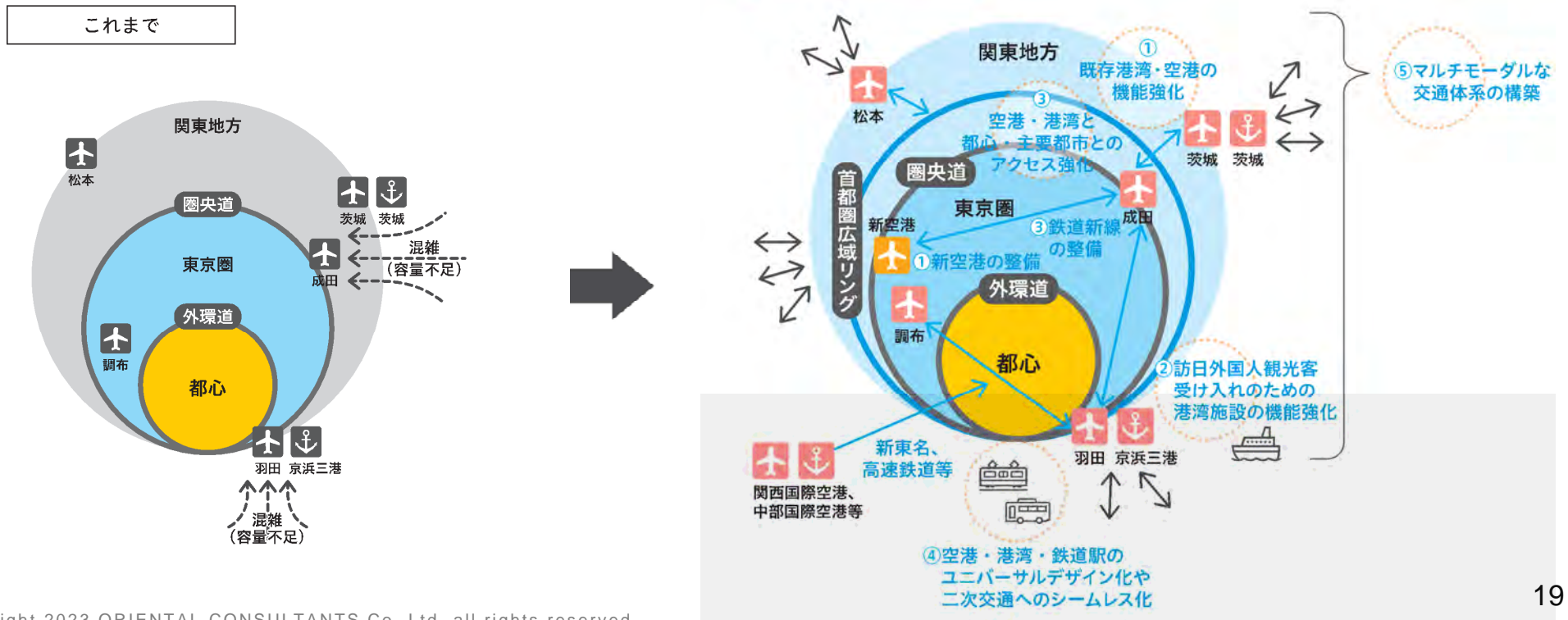
交通結節点に多様な機能を集約

交通結節点

3.3 国際競争力強化

(1) 玄関口の多極化・機能強化とネットワーク強化

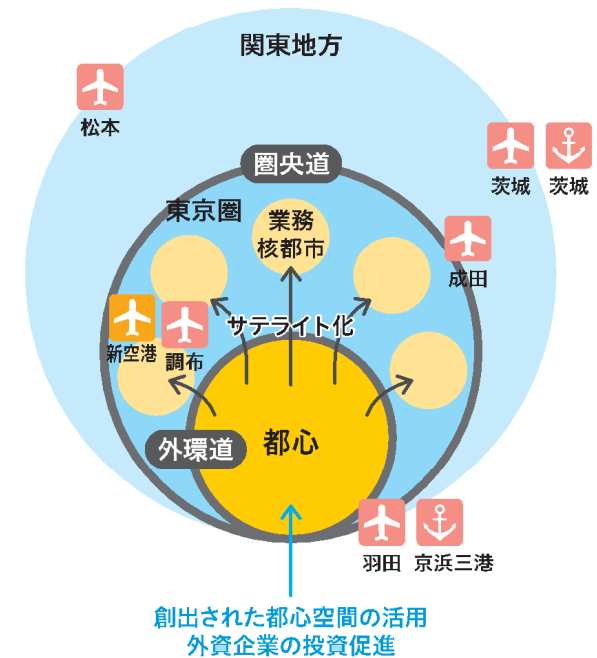
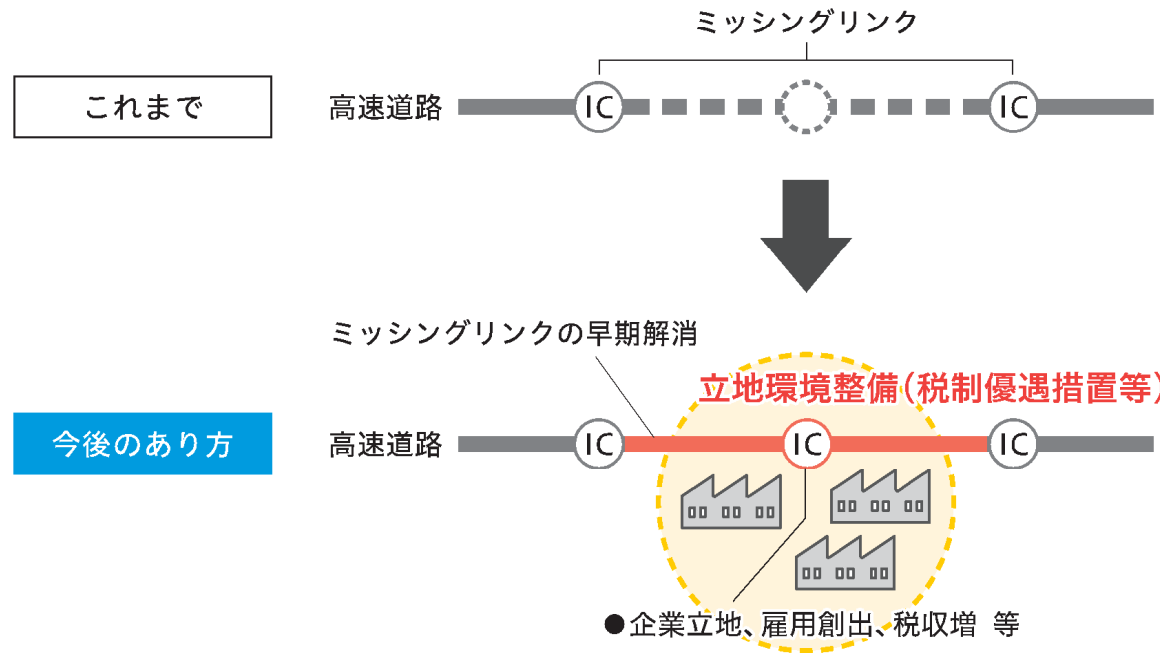
- 東京圏に過度に集中する人・物の移動を関東地方全域で分担し多極化することで、関東地方の更なる国際競争力強化を目指す
- ① 国内外からの人・物を関東地方全域で受け入れるための、既存空港・港湾等の機能強化、新空港の整備等を推進
- ② 外航クルーズ船の寄港促進や大量の訪日外国人観光客を受け入れるための港湾施設の機能を拡充
- ③ 既存・新設の空港・港湾と、関東地方の都心部や主要都市までのアクセス性を強化、鉄道混雑路線（新幹線・鉄道在来線）に並行する鉄道新線を整備
- ④ 空港・港湾・鉄道駅のユニバーサルデザイン化や二次交通へのシームレスな乗り換え等による多様な来街者の受け入れ環境を整備
- ⑤ 交通モード間の連携強化や交通結節点周辺等での駐車場整備等により移動・乗り換えの利便性を向上、選択性の高いマルチモーダルな交通体系を構築



3.3 国際競争力強化

(2) 国内外企業の新たな進出を促す投資環境の整備

- 高速道路の整備に合わせて、IC周辺への企業立地環境(税制優遇措置等)を整備することにより、国内外の企業立地の促進、新たな雇用創出、税収増に期待
- サテライト化に伴い都心にて創出された空間を活用し、外資企業の進出を促進



3.3 国際競争力強化

(3) 魅力向上による地域活性化

- 都市内は、各種技術革新に伴う道路空間の再配分や象徴的な都市の玄関口(鉄道駅等)などのインフラ整備を実施
- これらの機能強化と景観、文化・伝統の活用により、都市の魅力を高めることで経済や観光などを活性化
- I、IIを含め、魅力向上による地域活性化を実現

これまで

質の低下による経済・観光の魅力低下



今後のあり方

都市の魅力向上による経済・観光の活性化



世界の人々が集い、交わる、新たな日本の顔。そして世界に向け情報を発信します。

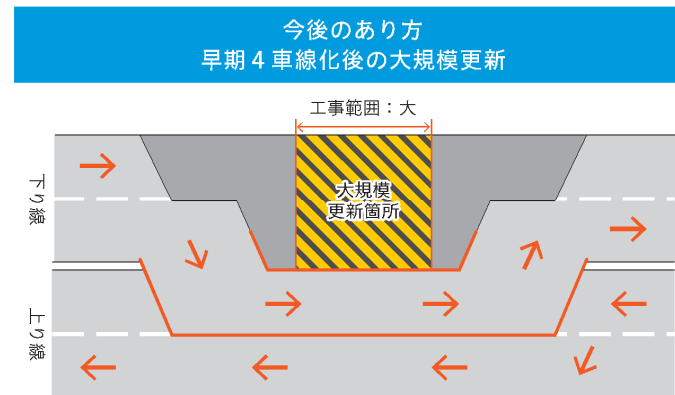
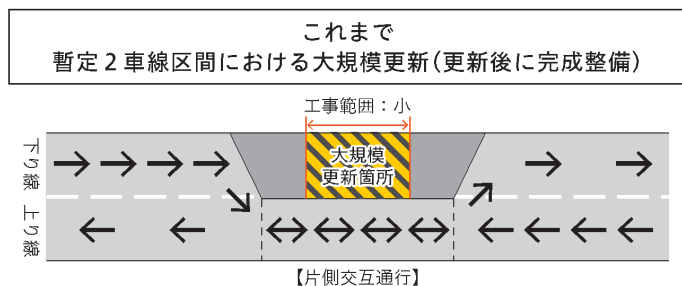
出典：国土交通省東京国道事務所HP

〈象徴的な都市の玄関口のイメージ〉

3.4 インフラ老朽化対応

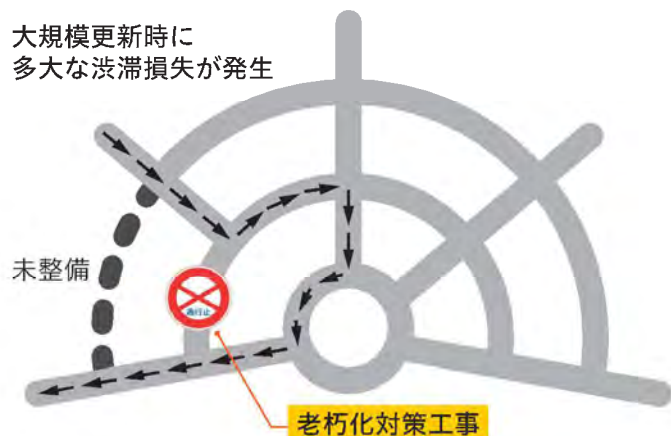
(1) 経済への影響の最小化

○大規模更新時の工事規制のための環境整備 (早期4車線化)



○早期のミッシングリンク解消による道路ネットワーク負荷軽減
(更新時の影響軽減)

これまで ミッシングリンク



今後のあり方 ミッシングリンクの早期解消



3.4 インフラ老朽化対応

(2) 維持管理費の最小化

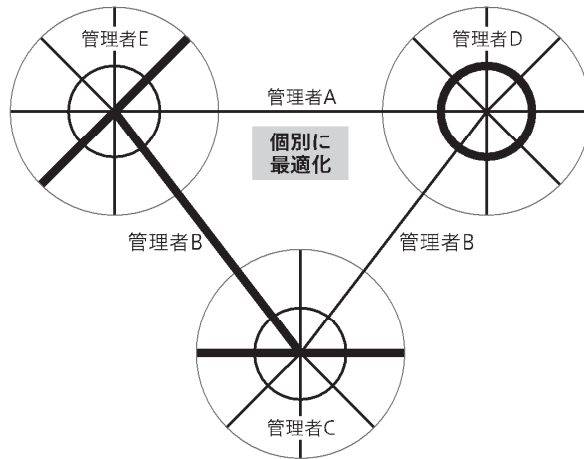
○コンパクト+ネットワークによるインフラ管理のメリハリ・集約化

- コンパクト+ネットワークの推進を見据えたインフラの管理水準のメリハリ、集約化(不要なインフラの撤去を含む)

地域全体の最適化を図る維持管理

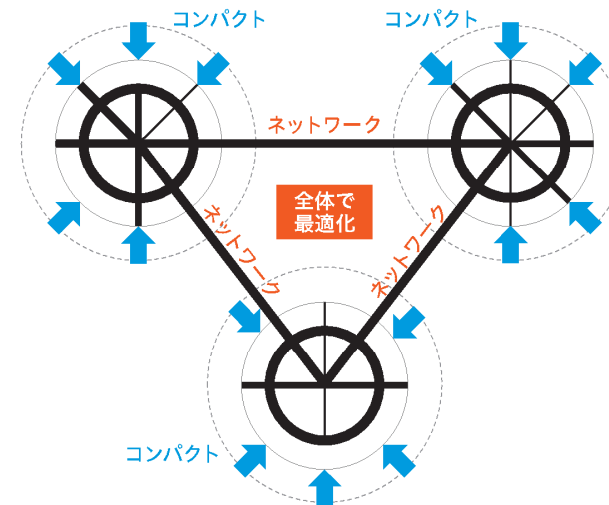
これまで 各管理者が個別に最適化

- 各自が長寿命化や費用最小化を目的とした管理方針や、優先順位を設定



今後のあり方 地域全体を包括して最適化

- 地域全体の長寿命化や社会インフラの戦略的活用を目的とした「予防保全」を実施



○最先端技術等を駆使した、先進的な超長寿命化・ミニマムコスト・メンテナンスの実施

- 4. DXによる本構想の加速化と価値創出
 - 4. 1 交通インフラに関わる
DXの方向性
 - 4. 2 DXによる本構想の加速化
 - 4. 3 DXによる新たな社会価値の創出

- ①横断的・総合的活用による全体最適化 → 組織別・分野別の個別最適から組織横断(民間・個人含む)による全体最適へ
- ②リアルタイム情報の収集と有効活用 → 多様なリアルタイム情報の収集方法の確立、活用場面の拡大
- ③予測・効果検証の精度向上と有効活用 → デジタルツイン活用の拡大と深化

4.2 DXによる本構想の加速化

(1) 国土強靱化

①横断的・総合的活用による全体最適化

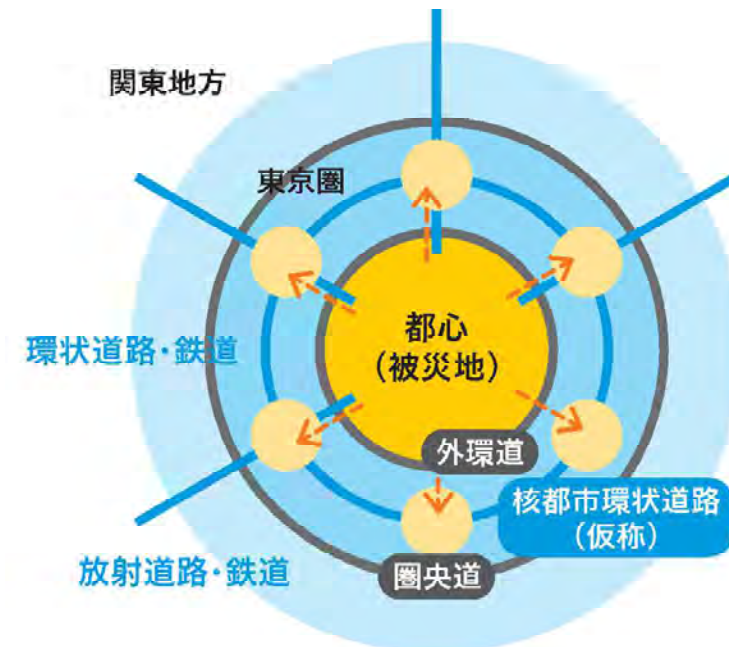
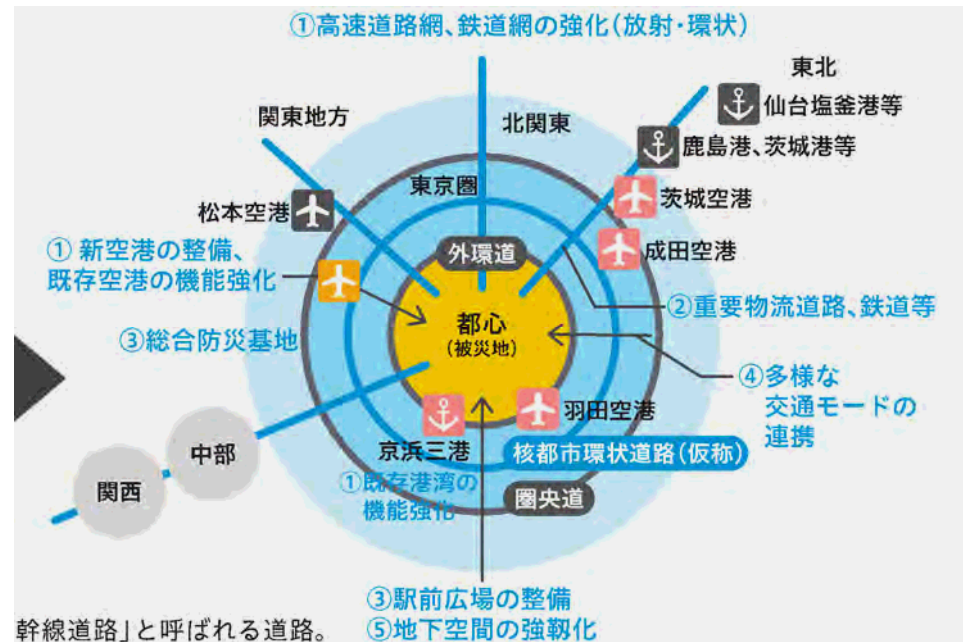
- ・多様な交通モードの連携強化による防災MaaSの構築
- ・避難・救助・復旧復興活動の最適化

②リアルタイム情報の収集と有効活用

- ・被災状況(場所・程度)の早期把握・二次災害の抑制
- ・道路啓開の早期化
- ・避難経路や代替輸送路の選定・案内誘導

③予測・効果検証の精度向上と有効活用

- ・想定被害の精度向上、発災時の影響範囲の把握
- ・事前防災・事前復興の効果検証による施策の加速化



4.2 DXによる本構想の加速化

(2) 少子高齢化対応

①横断的・総合的活用による全体最適化

- ・サテライトシティへの移住促進(都心と変わらない都市サービスの享受)

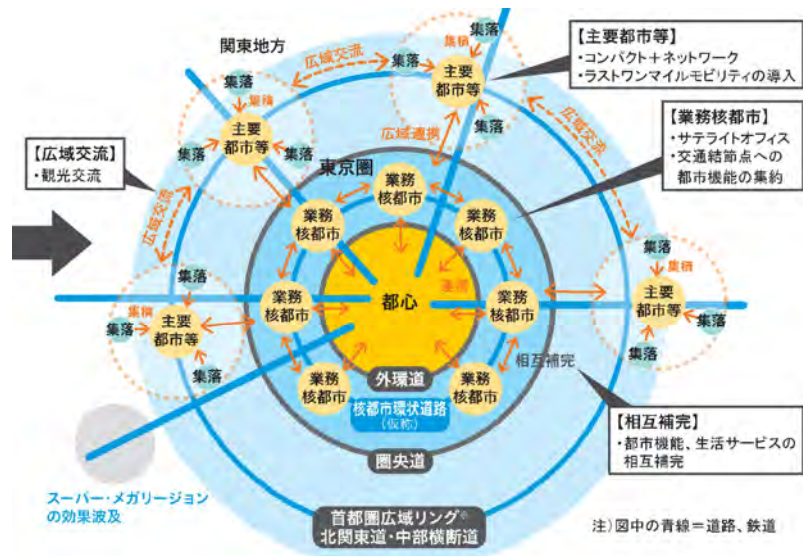
〔交通×福祉・医療×教育×行政サービス等〕

②リアルタイム情報の収集と有効活用

- ・モビリティのシェアサービスや自動運転等の普及促進
- ・多様な主体(高齢者、子育て世代等)の移動支援

③予測・効果検証の精度向上と有効活用

- ・生活道路や通学路等の危険度評価、対策の優先度検討、対策の効果検証による面的安全性の向上(ゾーン30の拡大)



※首都圏広域リング：首都圏広域地方計画(平成28年3月策定)に位置づけられた連携軸に相当する道路として定義(北関東道、中部横断道)



様々な主体のみまもり、出かける場、イベントなど



4.2 DXによる本構想の加速化

(3) 国際競争力強化

①横断的・総合的活用による全体最適化

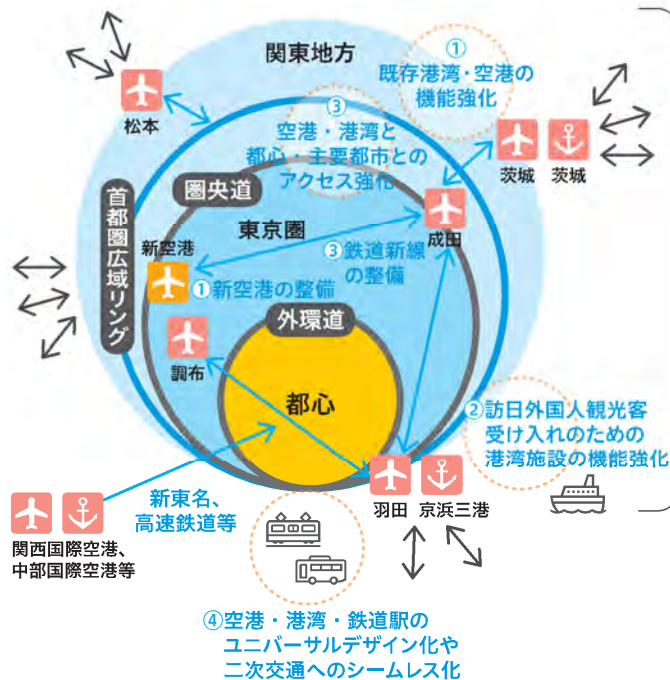
- ・陸海空の交通モード連携による**官民連携型「物流MaaS」**の構築
- ・地域の特徴を活かした**スマートシティの実現加速**

②リアルタイム情報の収集と有効活用

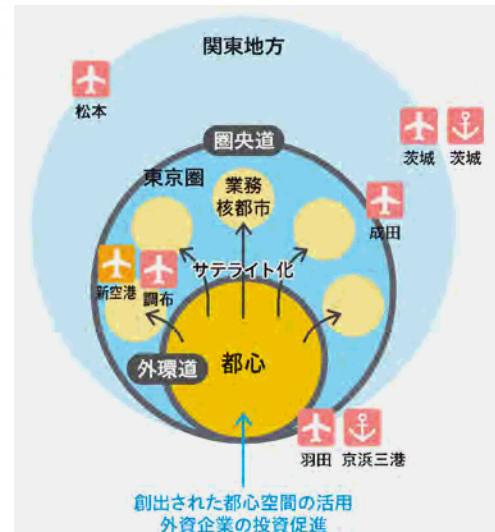
- ・**高度な交通マネジメント**による渋滞緩和・事故ゼロ（経済ロス、エネルギーロスの低減）

③予測・効果検証の精度向上と有効活用

- ・デジタルツインを活用した**魅力ある都市空間**へのリニューアルの促進（首都圏のリニューアル）



⑤ マルチモーダルな交通体系の構築



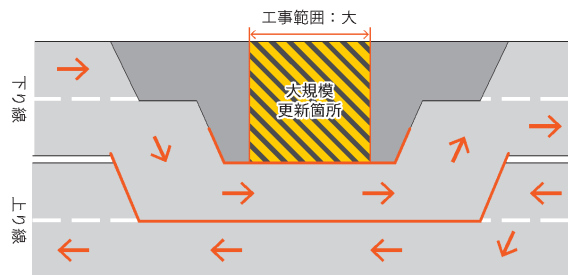
象徴的な都市の玄関口のイメージ 28

4.2 DXによる本構想の加速化

(4) インフラ老朽化対応

①横断的・総合的活用による全体最適化

- ・代替輸送手段・ルートを保
保しながらのインフラメン
テナンスによる経済への
影響の最小化



大規模更新時の
渋滞損失を軽減

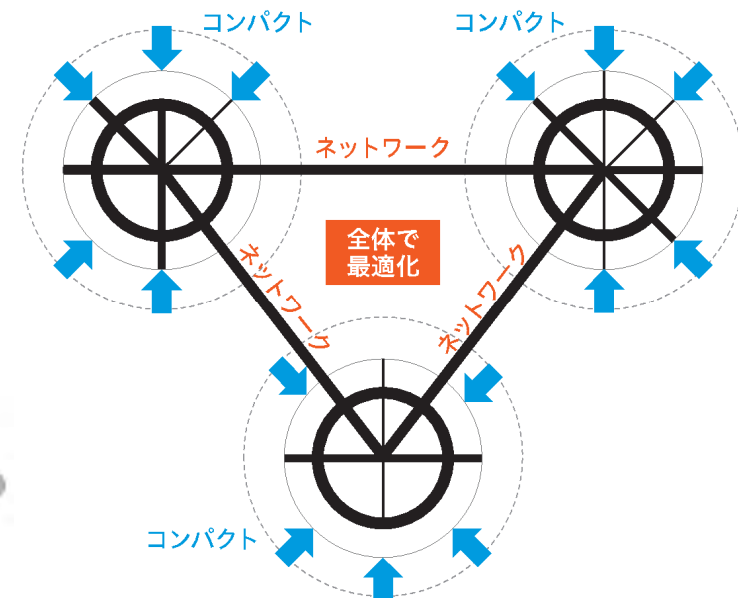


②リアルタイム情報の収集と有効活用

- ・インフラの異常発生
の早期発見
- ・異常発生状況に応じた柔
軟な交通管制(ダイナミック
ロードプライシング、交通手段)

③予測・効果検証の精度向上と有効活用

- ・劣化予測の精度向上によ
る予防保全の確立
- ・工事時の交通影響予測の
精度向上、施工手順・方法
や迂回路選定の最適化
- ・コンパクト+ネットワーク
の効果検証の精度向上



4.3 DXによる新たな社会価値の創出

DXの方向性

- ①横断的・総合的活用による全体最適化
- ②リアルタイム情報の収集と有効活用
- ③予測・効果検証の精度向上と有効活用

テレワークの促進

交通インフラ構想の加速化

- ・防災MaaSの構築、被害把握・道路啓開の早期化、事前防災・事前復興
- ・サテライトシティへの移住促進、多様な主体の移動支援、生活道路の安全性向上
- ・官民連携型「物流MaaS」、スマートシティ実現の加速、魅力ある都市空間
- ・インフラメンテに伴う経済影響の最小化、異常発生 of 早期発見、予防保全

新たな暮らし方、働き方の創出

- ・サテライトシティの実現による職住近接、通勤ラッシュの解消(生活時間の増加)、住環境改善、子育て環境の充実
- ・災害時における交通インフラ寸断時の被害最小化、移動代替手段の確保、暮らしの確保
- ・郊外部への移転に伴う住宅等での再エネ設置普及、エネルギーの地産地消
- ・多様なコミュニティの創出(人と人、ビジネス機会、地域間連携等)
- ・都心空間のリニューアルによる日本の文化・伝統を生かした魅力ある都市空間の創出
- ・関東地方の世界の中でのプレゼンスの向上
- ・etc

DXによる更なる価値創出のスパイラルアップ

5. 投資のあり方

5. 投資のあり方

I 新たなタイプの建設国債

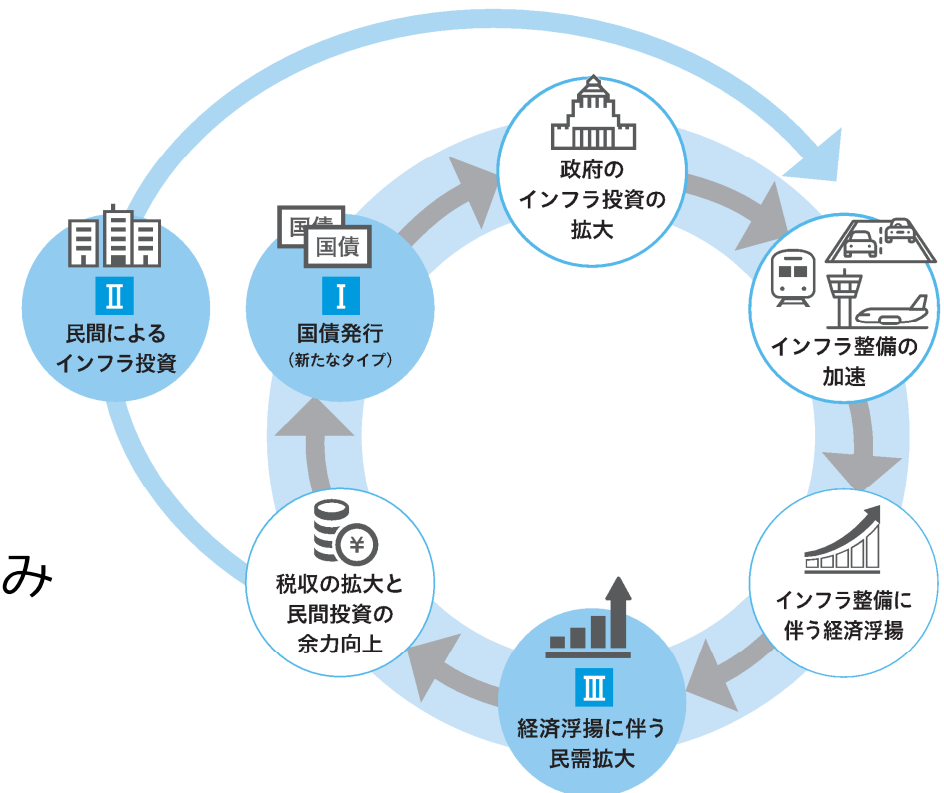
- ・ 新たなタイプの建設国債として、80~100年の償還期間の「国土強靱化国債」
- ・ これはインフラを構築するための材料として80年を超える長超寿命化の材料が使えることが背景

II 民間によるインフラ投資

- ・ 道路空間の民間市場への開放を拡大し、民間の力を活用した体制や事業が推進
- ・ PPP/PFI手法（コンセッション等）の制約・制限の緩和
- ・ 更に、鉄道事業者の事業意欲や整備効果を高めるために、柔軟な事業費負担の仕組みを構築し、民間投資を促進

III 経済浮揚に伴う民需拡大

- ・ 核都市環状道路に沿ってサテライトシティを構築する提案
- ・ サテライトシティでは、民間投資による都市開発、情報通信の高度化、物流施設の立地などが促進



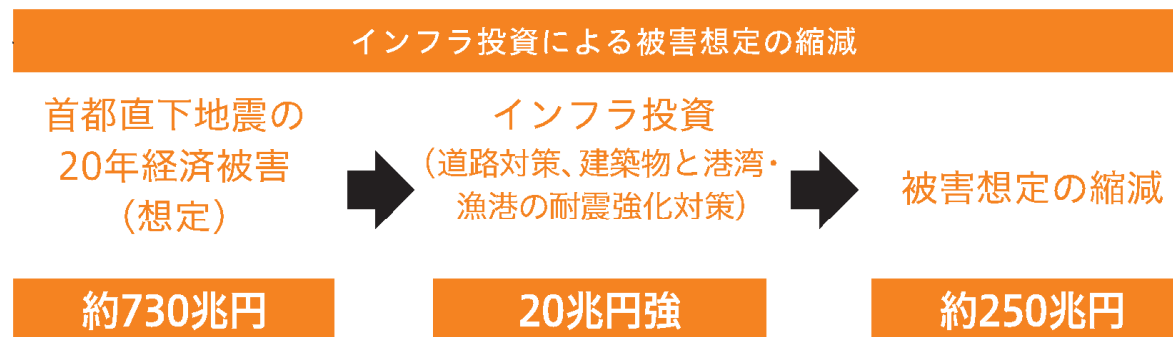
5. 投資のあり方

IV 多様な効果の投資

- ・ 今回の構想では、“国土強靱化”“少子高齢化対応”“国際競争力強化”“インフラ老朽化対応”の4つのテーマに着目し、**総合的な施策**を提案

V 集中的な投資

- ・ 首都直下地震はこれから**30年の間に高い確率**で発生
- ・ これに対して、早期に、**事前防災**に資する本構想を実施すれば、**被害の最小化、復旧復興の加速化**
- ・ 即ち、**早期の集中的投資**が必要

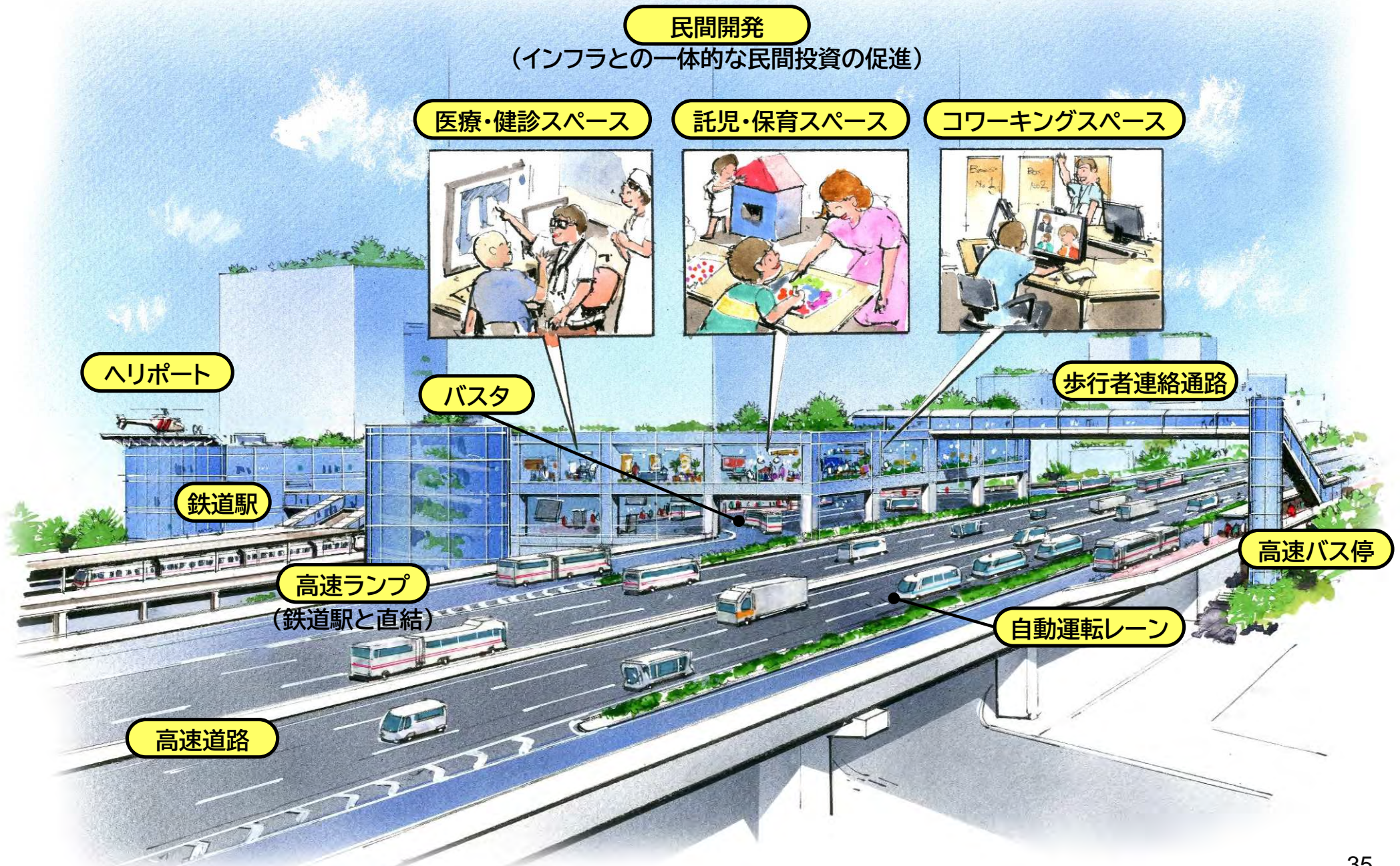


出典:「国難」をもたらす巨大災害対策についての技術検討報告書
(土木学会 平成29年度会長特別委員会 レジリエンスの確保に関する技術検討委員会)より作成

追加資料

- 追加 1 業務核都市における交通結節点イメージ
- 追加 2 地域生活圏におけるスマートローカルの整備イメージ
- 追加 3 空飛ぶ車の多様な活用イメージ
- 追加 4 戦略推進に向けた「制度・仕組み」の充実

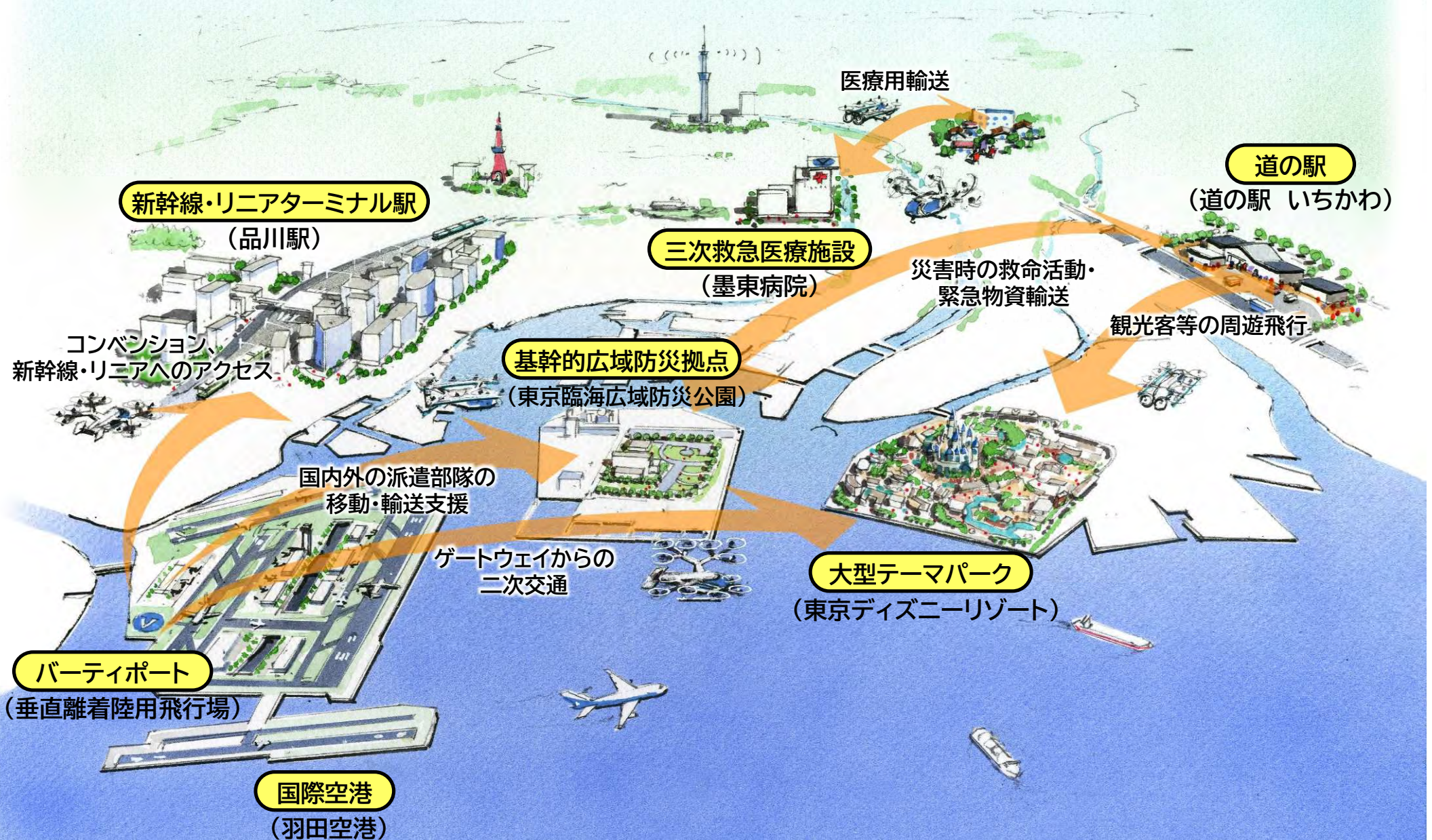
■ 追加 1 : 業務核都市における交通結節点イメージ



■追加2：地域生活圏におけるスマートローカルの整備イメージ



■追加3：空飛ぶ車の多様な活用イメージ



■ 追加 4 : 戦略推進に向けた「制度・仕組み」の充実

現行制度・仕組みの問題認識

マネジメントの概念

到達目標(ゴール)

I. 制度、ルール

I 画一的で、個別領域の関連法制度

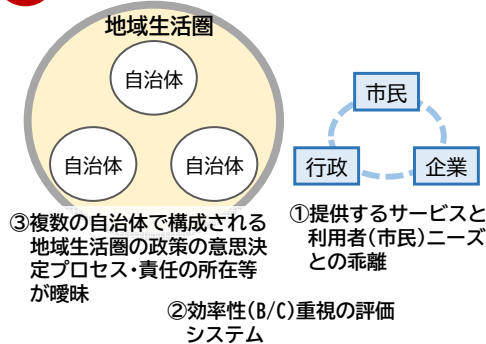
法制度

- ①適用される法制度が地域特性に関らず画一的
- ②個別政策・個別分野を領域とする法制度(整備・維持管理等に関する規定のみ)
- ③デジタル化や環境に応じた迅速な対応が必要

地域生活圏

II. 体制・ステークホルダー

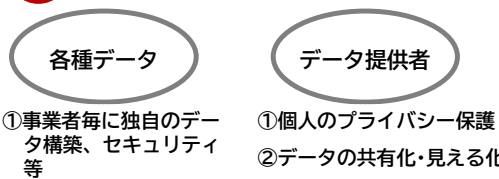
II 多様な関係者の参画・連携が不十分



- ③複数の自治体で構成される地域生活圏の政策の意思決定プロセス・責任の所在等が曖昧
- ①提供するサービスと利用者(市民)ニーズとの乖離
- ②効率性(B/C)重視の評価システム

III. デジタル技術

III デジタル技術の活用が不十分



- ①事業者毎に独自のデータ構築、セキュリティ等
- ①個人のプライバシー保護
- ②データの共有化・見える化

I : インフラ(ハード・ソフト)に対して、柔軟に、迅速に分野横断的に推進するマネジメント

- ①地域特性を活かした柔軟な運用(規制の緩和と強化)
- ②分野横断的な空間計画や時間軸を考慮したロードマップの明示
- ③「規制のサンドボックス」の活用の拡大

II : 地域の連携、関係者の連携(三位一体)を推進するマネジメント

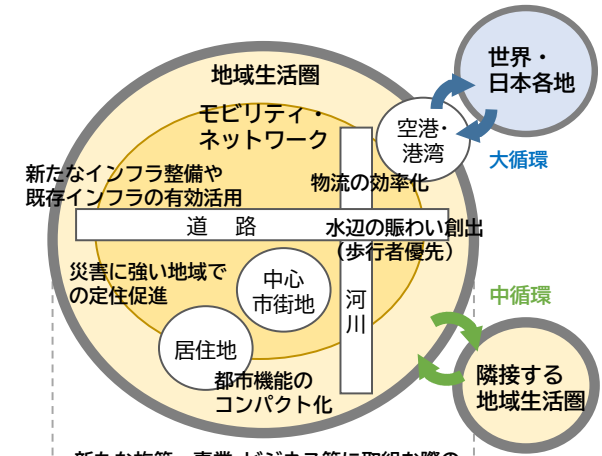
- ①多様なニーズの反映・「わがこと意識」の醸成
- ②多様な「価値」に着目した新たな評価手法・評価指標の構築
- ③モビリティ・ネットワークの展開に向けた適切な役割分担・費用分担
- ④PPP/PFI等の活用によるモビリティ事業の展開

III : デジタル技術を適切かつ効果的に活用するマネジメント

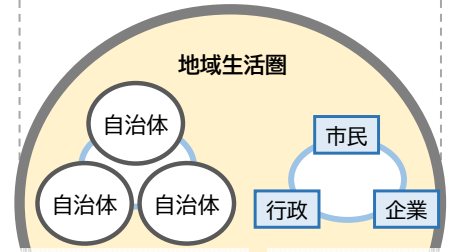
- ①データ連携基盤のルールづくり・データガバナンスの構築
- ②ダッシュボード化・事業モニタリング
- ③先進的なデジタル技術の研究開発・社会実装による新たな成長の促進

IV. トータルマネジメント

I + II + III の3つの一体的マネジメント



- ・新たな施策、事業・ビジネス等に取組む際の「担保」として、法制度の柔軟な運用を可能とする仕組み
- ・分野横断的な「空間計画」
- ・時間軸を考慮した段階的な整備目標の明示(ロードマップ)



- 自治体の連携
地域生活圏としての裁量発揮
地域生活圏での政策実施に対する裁量発揮、地域生活圏内の意思決定プロセスの明確化、全体最適化(都市・地域経営)
- 関係者の参画・連携
積極的な市民参加、取組みの評価・改善の共有、適切な役割分担・費用分担の下での事業継続
- 多様なコミュニティの形成
・地域コミュニティ
・モビリティコミュニティ
・ビジネスコミュニティ
・データコミュニティ 等

信頼・便益に基づくデータ連携基盤の構築と活用

新たな成長
(ビジネスチャンス・雇用の創出等)

ご清聴ありがとうございました