

平成27年度 民間事業者研究会活動

■活動方針

日本経済産業界においては、2020年東京オリンピック開催やアベノミクス効果により、輸出産業の好調や外国人来訪者の増大など回復の兆しを見せつつあります。同時に、少子高齢化・人口減少時代に向けて、国土交通省はコンパクトシティ+ネットワークを今後の街づくりの方向として示しています。街づくりに携わる事業者はこのような経済社会の動きを的確に捉え、企業の工場移転や学校の統廃合などの土地利用転換を契機とした既成市街地の再編や交通インフラの整備に合わせた都市機能の立地適正化など、多くの課題に先導的に取り組んで行く必要があります。今年度も、こうした街づくりに対する社会的要請に応えるため、引き続き区画整理手法を用いた街づくり・土地活用等に民間事業者が果たすべき役割や民間事業者が参画する上での課題等を抽出し、これらの解決方法を積極的に調査・研究してまいります。

■活動概要

総会	7月17日開催、20社49名参加
役員会	7月17日開催、9社12名参加
活動報告会	7月17日開催、20社41名参加
幹事会	11回開催
分科会	「高規格幹線道路の整備に伴う新しい街づくりのあり方検討分科会」検討分科会 17社31名参加 【テーマ】 近年、高規格幹線道路の整備が進み、その周辺部における土地利用についても様々な構想が生まれてきている。 ネットワーク効果が発揮される時代を迎え、Eコマースの市場拡大等による工業系用途の多様化や物流配送システムの更なる効率化・高速化の要求もあり、当初計画段階では必ずしも物流拠点整備に限った構想ではなかったものの、現状では輸送効率のよい高規格幹線道路周辺において加工・流通系の物流施設が増えている傾向にある。 高規格幹線道路の整備とその周辺における物流施設立地の状況は首都圏において数多く事例があるため、本年度の検討としては、まず首都圏での物流施設の現状把握並びに、民間研参加企業の事例紹介からその特質の整理を行った上で、今後の展開として高規格幹線道路周辺における物流施設に代わる土地利用や街づくりの可能性について意見交換を行った。
講演会	「UR都市機構（都市再生部門）における取り組みと新規制度について」 独立行政法人都市再生機構 本社都市再生部企画チーム 主幹 中溝 正樹 氏 「鉄道沿線まちづくりについて」 国土交通省都市局街路交通施設課 街路交通施設企画室 企画専門官 酒井 了 氏
意見交換会	埼玉県（11月26日）、千葉県（2月9日）、東京都（町田市）（10月2日）、神奈川県（8月21日）



民間事業者研究会
平成27年度活動報告

平成28年6月

公益財団法人 区画整理促進機構・
民間事業者研究会

はじめに

平成28年熊本地震で被害にあわれた皆様におかれましては、心よりお見舞いを申し上げますとともに、一日も早い復興をお祈り申し上げます。

さて、厚生労働省の発表によれば、平成28年4月の就業地別有効求人倍率が調査開始以来はじめてすべての都道府県で1倍を上回ったとのことです。全国平均でも昨年の有効求人倍率は1.20倍となり、平成21年の0.47倍に比較して大幅に伸長しましたが、何よりも全国に雇用が創出されていることが定量的に示された内容です。産業構造や人口構成が大きく変化する中で、各都道府県において就労機会が増加することは、社会福祉や生活利便性が向上することと同様かそれ以上に、各地域の発展にとって重要な要素であり、そのために市街地整備の果たすべき役割は依然として大きいと考えています。

一方で近年の民間事業者研究会（民間研）参加者の状況を拝見いたしますと、区画整理の実務経験者は大幅に減少しており、各社が土地区画整理事業に取り組むには難しい環境になっていることが窺い知れます。民間研活動に参加することで開発部門の人材育成をしたいという要望も増えております。

このような中で、「民間事業者の実務経験豊富なメンバーが、テーマを設定して区画整理手法をより深く研究し提言をまとめる」というこれまでの取り組みから、平成27年度は「様々な業態・経歴のメンバーが、まちづくりに関するテーマに対して民間視点で意見を述べ、改善案を議論する」という形式へと活動内容を変更致しました。これに対応して、「平成27年度分科会」は『高規格幹線道路の整備に伴う新しい街づくりの在り方検討』をテーマとして、近年ネットワークの構築が急速に進む高規格幹線道路（いわゆる高速道路）網の沿道やインターチェンジ周辺における土地区画整理事業の各社の取り組みを検証しながら課題を整理し、比較的郊外部に設置されるインターチェンジ周辺におけるまちづくりの取り組みについて研究を行いました。

会員企業を対象とした「講演会」では、『UR都市再生機構（都市再生部門）における取り組みと新規制度について』（講師：独立行政法人都市再生機構主幹 中溝正樹様）、『鉄道沿線まちづくりについて』（講師：国土交通省都市局街路交通施設課企画専門官 酒井 了様）を開催したほか、分科会活動の一環として「視察会」は、『枚方市公共施設再編によるまちづくり』、『彩都～高規格幹線道路整備に伴う新しい街づくり～』など各自治体、関連事業者様のご協力のもとで開催し、多くの会員企業の皆様方の参加をいただきながら、例年同様大変有意義な活動を行いました。

また、「意見交換会」に関しては、東京都町田市、埼玉県、千葉県、神奈川県鎌倉市各自治体の皆様と、より現場に近い立場で具体的な地区についての意見交換をさせていただくことができましたようです。

前述いたしました通り、土地区画整理事業へのニーズも、民間事業者の置かれた環境も大きな変化を迎えており、民間事業者研究会においても新しい取り組みに挑戦し、より有益な活動としていく所存でございます。ひきつづき（公財）区画整理促進機構のご指導のもと、国土交通省都市局市街地整備課、各都道府県・市町村関係者の方々のご指導とご協力、そして各社幹事の皆様のご尽力を賜りますよう、お願い申し上げます。

平成28年6月
民間事業者研究会
会長 高橋 俊之

目 次

はじめに

I 分科会活動報告	1
＜高規格幹線道路の整備に伴う新しい街づくりのあり方検討分科会＞	
■ H27年度民間事業者研究会活動方針	1
■ H27年度分科会活動方針	1
■ 分科会メンバー	2
■ テーマ	3
1. 首都圏の物流施設の現状把握	5
1-1. 高規格幹線道路の開設状況と物流施設の立地状況	5
1-2. 物流施設の立地動向と需要	6
1-3. 物流事業者が直面している課題	7
2. 高規格幹線道路周辺における土地区画整理事業の特質	8
3. 高規格幹線道路周辺における街づくりの課題整理	9
4. 今後期待される機能	10
5. 集約型都市構造を補完する高規格幹線道路周辺における新たな街づくり	11

I 分科会活動報告

高規格幹線道路の整備に伴う新しい街づくりのあり方検討分科会

■ H27年度民間事業者研究会活動方針

日本経済産業界においては、2020年東京オリンピック開催やアベノミクス効果により、輸出産業の好調や外国人来訪者の増大など回復の兆しを見せつつある。同時に、少子高齢化・人口減少時代に向けて、国土交通省はコンパクトシティ+ネットワークを今後の街づくりの方向として示している。街づくりに携わる事業者はこのような経済社会の動きを的確に捉え、企業の工場移転や学校の統廃合などの土地利用転換を契機とした既成市街地の再編や交通インフラの整備に合わせた都市機能の立地適正化など、多くの課題に先導的に取り組んで行く必要がある。

今年度も、こうした街づくりに対する社会的要請に応えるため、引き続き区画整理手法を用いた街づくり・土地活用等に民間事業者が果たすべき役割や民間事業者が参画する上での課題等を抽出し、これらの解決方法を積極的に調査・研究する。

■ H27年度分科会活動方針

「高規格幹線道路の整備に伴う新しい街づくりのあり方検討分科会」

—物流拠点整備と土地区画整理手法の活用検討—

近年、高規格幹線道路（都市間高速道路網や都市環状道路等）の整備が進み、ようやくネットワーク効果が発揮される時代を迎えるにあたって、これらのネットワーク周辺部における都市機能立地の動きを改めて検証する必要性が生じている。

特に、IC周辺や港湾部で物流機能の新規立地や再編を行う場合は、物流機能だけではなく既成市街地の再編と歩調を合わせた「新しい街づくり」として進める必要がある。この新しい街づくりのあり方と区画整理手法の活用可能性については、既知、未知の研究材料が多数存在している。

そこで、今年度の分科会では、新しいネットワーク周辺部における物流機能やその他の都市機能がどのような立地、規模、機能等で進むと見込まれるかについて調査研究し、その新しい街づくりに土地区画整理手法がどのように貢献すべきかについて、検討する。

■ 分科会メンバー（17社31名）

座長	戸田建設(株)	飯田 勝
副座長	清水建設(株)	居波 賢司
〃	三井不動産(株)	有山 祐介(途中退職)
委員	(株)安藤・間	高野 修
〃	イオンモール(株)	野口 和弘
〃	イオンモール(株)	井上 正
〃	イオンモール(株)	税本 克也
〃	イオンモール(株)	赤川 真季
〃	(株)大林組	鈴木 敬一
〃	(株)大林組	皆川 清文
〃	鹿島建設(株)	西村 真
〃	鹿島建設(株)	遠藤 剛
〃	清水建設(株)	勝海 貴浩
〃	清水建設(株)	石井 貴
〃	(株)相鉄アーバンクリエイツ	若狭 和大
〃	大成建設(株)	平澤 徹
〃	大和ハウス工業(株)	清水 悠貴
〃	(株)竹中土木	奥田 良三
〃	(株)竹中土木	後藤 明彦
〃	東京急行電鉄(株)	葛西 昭仁
〃	戸田建設(株)	斎賀 陽
〃	西松建設(株)	松永 和久
〃	野村不動産(株)	渡辺 賢二
〃	野村不動産(株)	小森 靖之
〃	阪急不動産(株)	澤田 和則
〃	阪急不動産(株)	譽田 喜之
〃	(株)フジタ	高橋 清太郎
〃	(株)フジタ	長崎 克彦
〃	三井住友建設(株)	谷岡 叶
〃	三井住友建設(株)	寒竹 次郎
〃	三井不動産(株)	山脇 純
事務局(公財)区画整理促進機構		藤崎 和久
〃(公財)区画整理促進機構		大澤 雅章
〃(公財)区画整理促進機構		阿部 英和
〃玉野総合コンサルタント(株)		松葉 成隆
〃玉野総合コンサルタント(株)		詫摩 直人
〃玉野総合コンサルタント(株)		池田 真美

テーマ

近年、高規格幹線道路の整備が進み、その周辺部における土地利用についても様々な構想が生まれてきている。

ネットワーク効果が発揮される時代を迎え、Eコマースの市場拡大等による工業系用途の多様化や物流配送システムの更なる効率化・高速化の要求もあり、当初計画段階では必ずしも物流拠点整備に限った構想ではなかったものの、現状では輸送効率のよい高規格幹線道路周辺において加工・流通系の物流施設が増えている傾向にある。

高規格幹線道路の整備とその周辺における物流施設立地の状況は首都圏において数多く事例があるため、本年度の検討としては、まず首都圏での物流施設の現状把握並びに、民間研参加企業の事例紹介からその特質の整理を行った上で、今後の展開として高規格幹線道路周辺における物流施設に代わる土地利用や街づくりの可能性について意見交換を行った。

(注) 本報告書においては以下のように記述する。

- ・「民間事業者研究会」→「民間研」
- ・「首都圏中央連絡自動車道」→「圏央道」
- ・「東京外かく環状自動車道」→「外環道」

(注) 分科会関連の参考資料はまとめて、参考資料編 1. ～ 3.に掲載する。

(物流施設の定義)

本報告書における「物流施設」は、いわゆる倉庫やトラックターミナルだけではなく、流通加工等を行う施設の総称として用いている。

日本標準産業分類の区分でいえば、下記(1)と(2)に該当する産業が用いている土地、建物、施設等である。

○日本標準産業分類の区分

(1) 中分類 44・道路貨物運送業、中分類 47・倉庫業、小分類 484・梱包業の用に供する施設

(2) 大分類 E・製造業若しくは大分類 I・卸売業・小売業に区分される産業で、流通加工等を行う施設

なお、本報告書は下記2つの資料からデータを使用しており、各出典先の「物流施設」の定義を以下に示す。

○第5回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

「平成13年度事業所・企業統計調査名簿」で区分可能な「産業分類」からも区分した。その際、「事業所の形態(施設区分)」と同様に物が発生したり中継され、施設立地が企業の物流戦略の観点から決定される施設が存在すると考えられる業種を調査対象としており、下表に示す業種が用いている土地、建物、施設を物流施設とする。

業種分類		
大分類	中分類	調査対象区分
製造業	製造業	全施設
運輸・通信業	道路貨物運送業	全施設
	水運業	全施設
	航空運輸業	全施設
	倉庫業	全施設
	運輸に附帯するサービス業	全施設
卸売・小売業、飲食店	卸売業	全施設
	小売業	物流関連施設
	飲食店	物流関連施設
サービス業	サービス業	物流関連施設

※上記業種分類は平成13年度事業所・企業統計調査の業種分類(日本標準産業分類第10回改訂)による

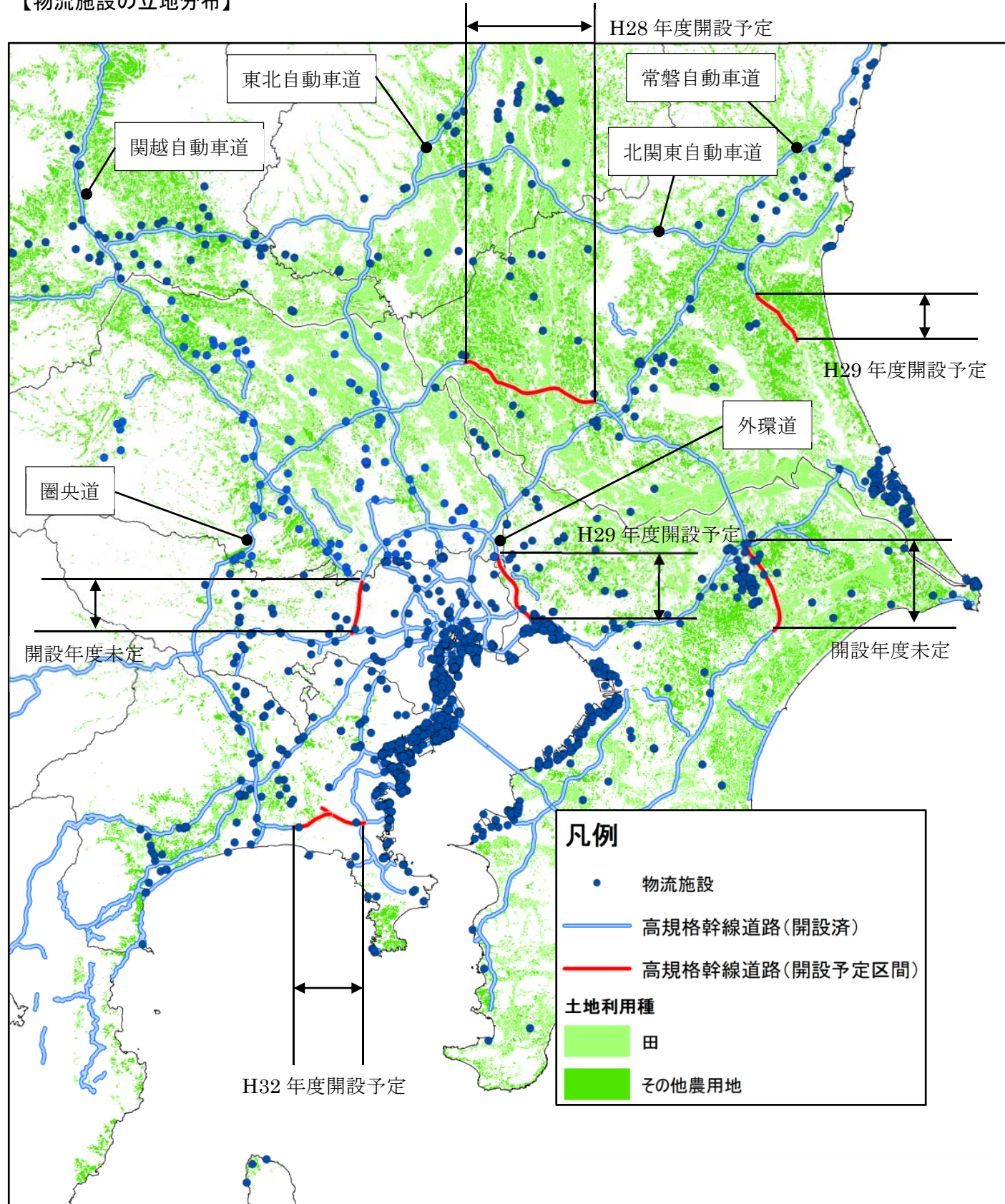
○国土数値情報(国土交通省国土政策局国土情報課)

コンテナターミナル、航空貨物ターミナル、鉄道貨物駅、保税地域、トラックターミナル、卸売市場

1. 首都圏の物流施設の現況把握

1-1. 高規格幹線道路の開設状況と物流施設の立地状況

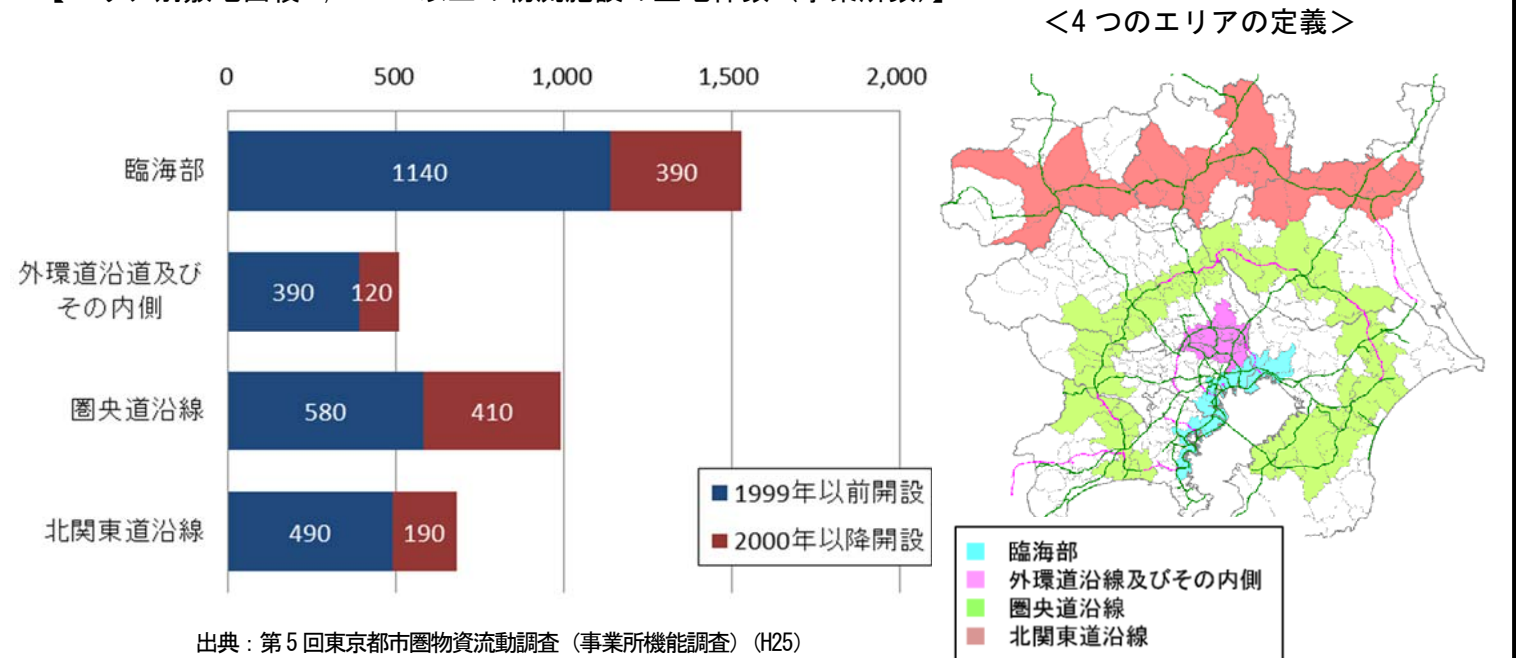
【物流施設の立地分布】



出典：高速道路開通情報 (NEXCO 東日本 HP)、物流施設、土地利用種 (国土数値情報) H25

物流施設は国際競争力強化、輸出入輸送量の増加に伴って国際物流の拠点である臨海部に集積している。高規格幹線道路整備が進むにつれ、道路交通が円滑になり、内陸の外環道沿道及び内側、圏央道や北関東道などの郊外部に物流施設が立地している。
圏央道の今後の開設予定区間周辺には田やその他農用地が多く存在している。

【エリア別敷地面積 3,000 m²以上の物流施設の立地件数 (事業所数)】



出典：「高速道路と物流施設の立地状況について」国土交通省

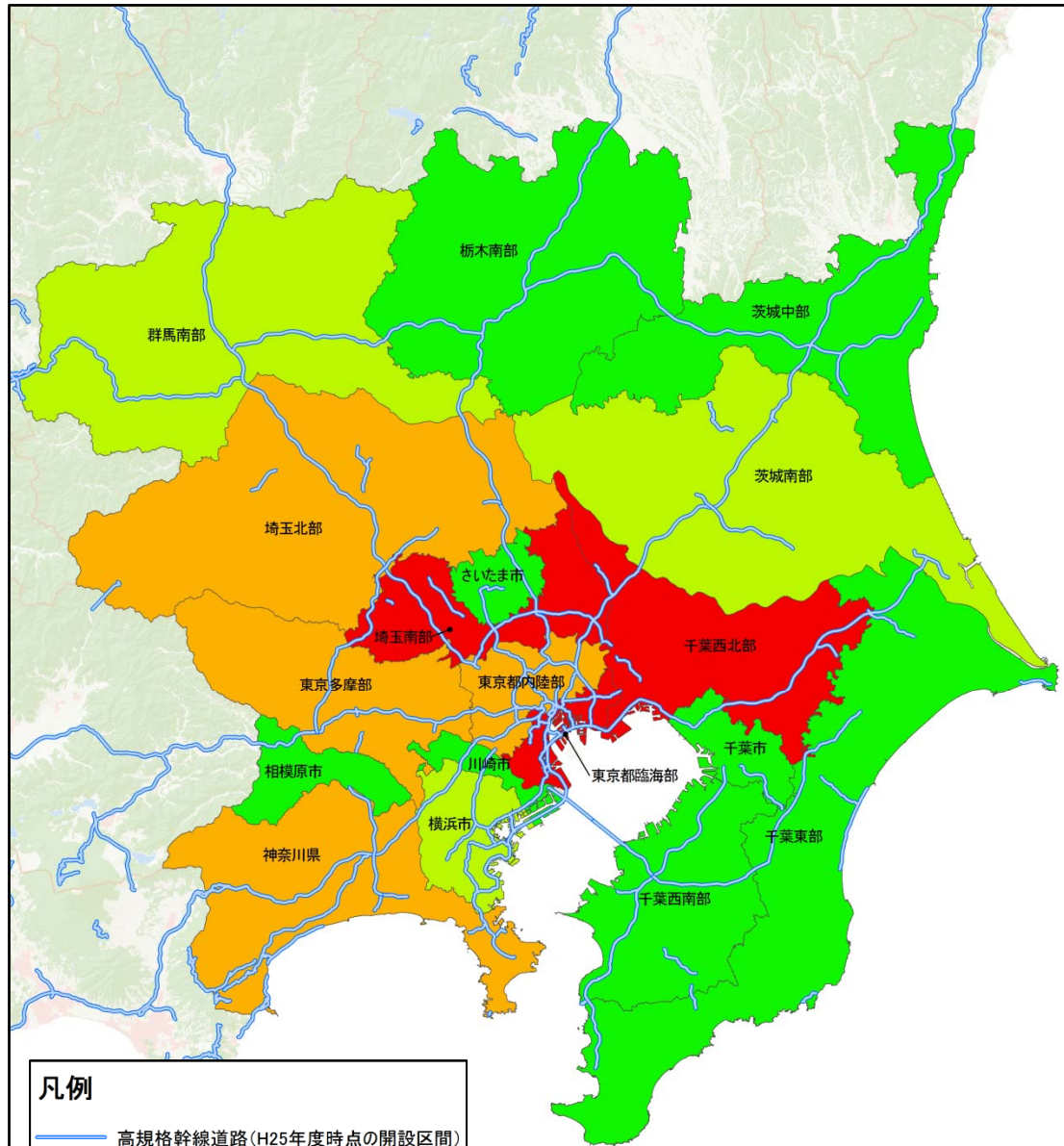
物流施設立地を4つのエリアに分類すると、臨海部の立地件数が最も多い。近年では、高規格幹線道路の整備が進んでいることから、高規格幹線道路周辺および港湾、双方の立地条件を兼ね備えている東京都臨海部に敷地面積 3,000 m²以上の物流施設が多く立地していると考えられる。

外環道沿道及びその内側は4つのエリアの中で立地件数が最も少ない。これは田やその他農用地等の低未利用地が少なく、物流施設用地の確保が困難であるためと考えられる。

2000年以降に開設した物流施設に限ると、圏央道沿線の立地件数が最も多く、敷地面積 3,000 m²以上の物流施設が立地している。

1-2. 物流施設の立地動向と需要

【2000年以降に立地した18地域区分別物流施設件数（事業所）】



凡例
 高規格幹線道路(H25年度時点の開設区間)
 2000年以降に立地した物流施設数
 ~200
 201~400
 401~600
 601~

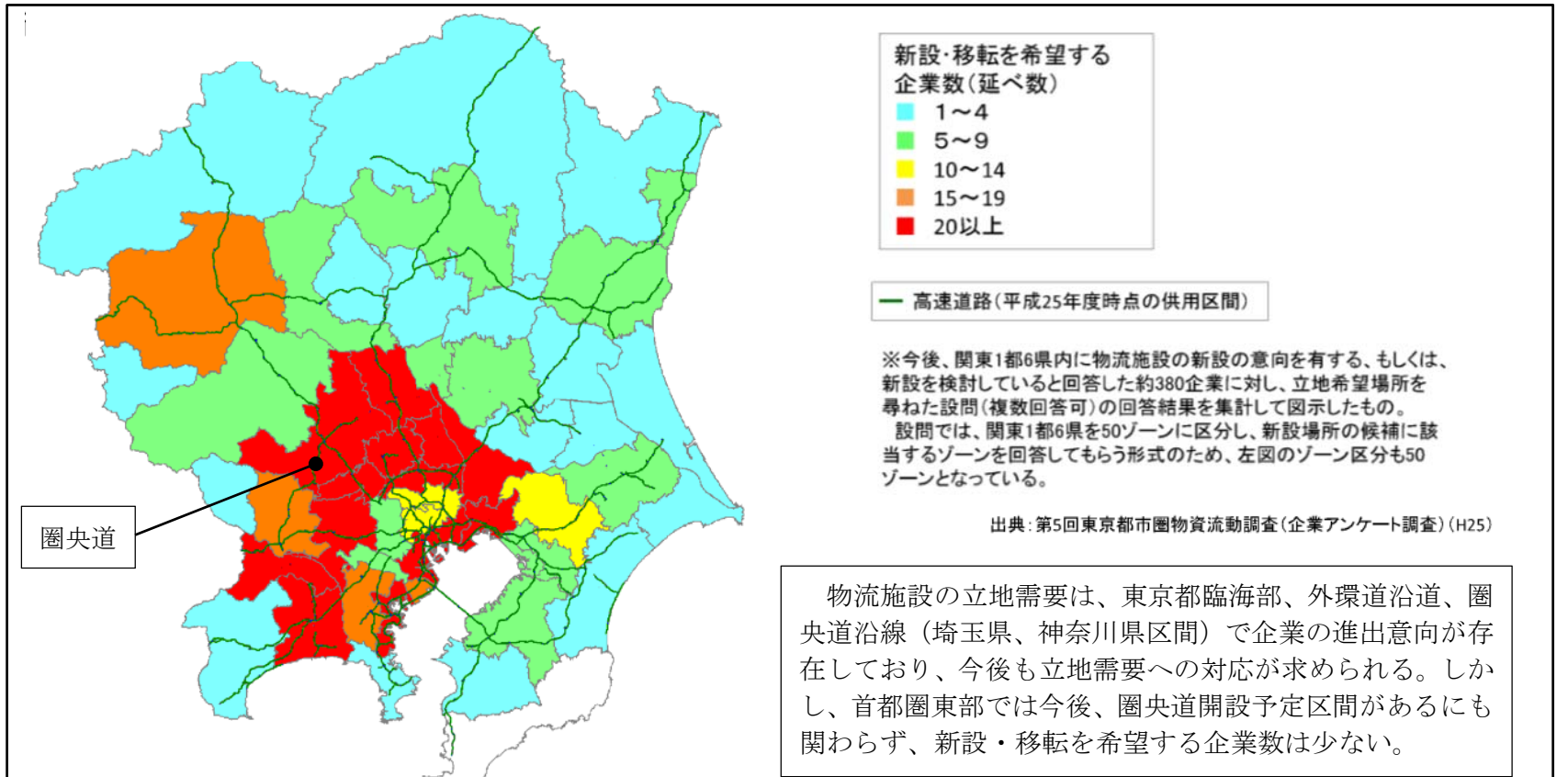
出典：第5回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）(H25)

NEXCO 東日本 HP

※18地域区分：
 東京都市圏物流流動調査で採用
 されている地域区分を使用

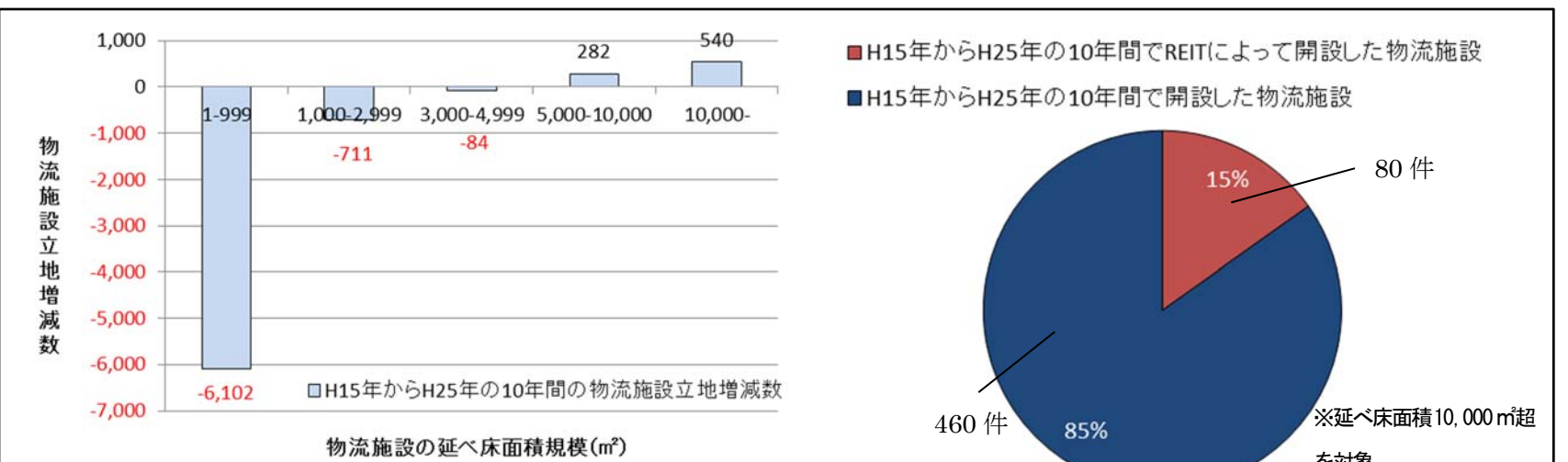
2000年以降の18地域区分での物流施設
 設立地件数は、特に千葉西北部、埼玉南
 部、東京都臨海部が多いことがわかる。

【物流施設の立地需要（企業アンケート調査結果）】



出典：「首都圏の物流施設の立地状況」国土交通省

【H15年からH25年の10年間の延べ床面積規模別物流施設立地増減数と不動産投資信託（REIT）】



出典：第5回、第4回東京都市圏物流流動調査（事業所機能調査）(H25、H15)、各J-REIT投資法人HP

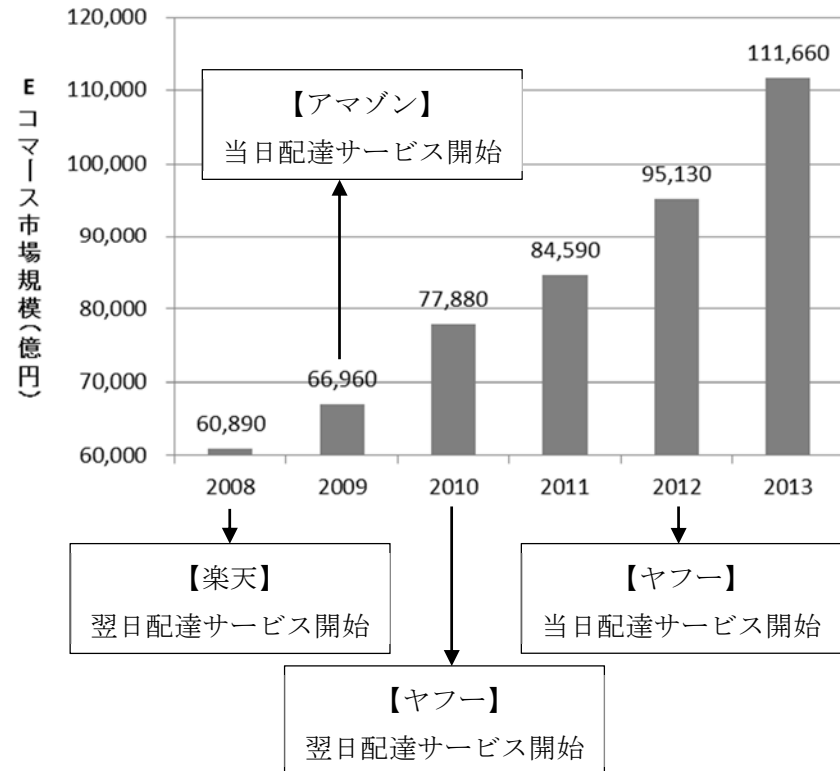
H15年からH25年の10年間の物流施設立地増減数では、延べ床面積5,000m²未満の物流施設は減少しており、5,000m²を超過する物流施設は増加している。減少した物流施設は、物流効率化のための集約化も考えられる。
 また、近年、不動産投資信託（REIT）による物流施設整備が増加しており、H15年からH25年の10年間で開設した物流施設（延べ床面積10,000m²超）に対する割合は15%（80件）に達する。
 ※調査対象圏域は第4回東京都市圏物流流動調査で採用している圏域を使用

1-3. 物流事業者が直面している課題

【E コマースへの対応】

E コマースとは、インターネットなど電子的な手段を介して行う商取引の総称であり、近年のインターネット通販の普及に伴い、通販商品を扱う物流施設の立地が進んでいる。E コマース対応により、物流施設内作業が多様化している。作業の効率化を図るため、方面仕分けや梱包といった流通加工施設を集約することから、まとまった規模の土地が必要である。

＜E コマース市場規模の経年推移＞



出典：電子商取引に関する市場調査（経済産業省）（平成 25 年度）

出典：「最近の物流変化と計画の視点」（一財）計量計画研究所（IBS）

＜民間研の認識＞

- E コマース対応で物流事業者は施設の新設を検討しており、立地場所は臨海部や圏央道沿線の需要が多い
- E コマースへの対応には広い仕分けスペースが必要であり、物流施設は大型化する傾向にある

【物流施設における雇用確保とドライバー不足への対応】

物流施設を取り巻く環境は大きく変化している。物流施設内での作業の多様化により、従業員の雇用拡大が図れる。一方で、パート従業員は主婦が大部分を占めるが、物流施設周辺に住宅地がない場合や交通の便が悪い場合等の要因で雇用の確保が困難となる。

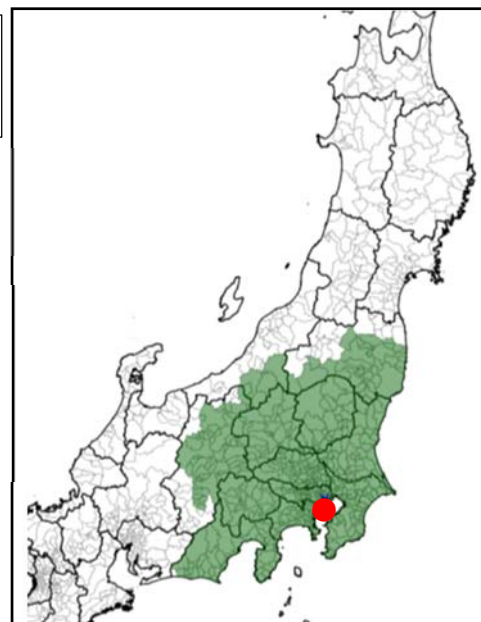
また、燃料費の高騰や顧客需要対応にあわせて、輸送費削減、ジャストインタイム対応が求められており、厳しい労働環境と低い賃金制度がトラック運送業の人手不足を招いている。その上、「自動車運送事業の監査方針（平成 25 年度）」において、ドライバーの連続運転時間は 4 時間以内、1 日の運転時間は 9 時間以内と定められており、より一層な労働力不足に直面している。

＜京浜港からの 4 時間圏域＞

- 凡例
- ：京浜港
 - ：京浜港から 4 時間圏域

出典：
工業統計調査（経済産業省）

※計算に用いた道路所要時間は NITAS を用いて算定。道路の所要時間は、道路交通センサスの混雑時旅行速度



出典：「最近の物流変化と計画の視点」（一財）計量計画研究所（IBS）

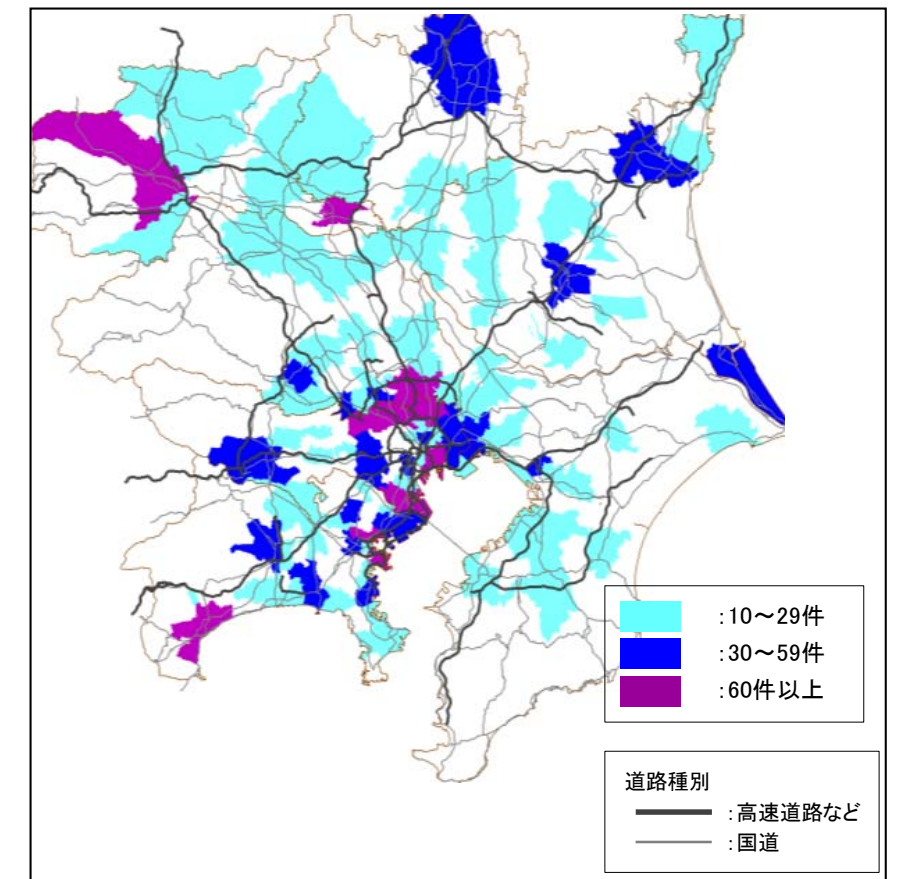
＜民間研の認識＞

- 東北地域に輸送するには、東京圏（1 都 3 県）だけでなく、北関東地域に中継拠点が必要である
- 長距離ドライバー不足対応で幹線部は車両を大型化し、都心配送のため圏央道付近に積替拠点が必要である
- 長距離輸送は鉄道やフェリー等、他モード利用（モーダルシフト）を検討している
- 優良な雇用を持続的に確保し、物流をはじめとした高規格道路の機能性を高めるためには、IC 周辺におけるまちづくりを推進することが必要である。

【大規模災害への対応】

首都圏に立地している物流施設の中には、建設から 30 年以上経過した物流施設も存在しており、物流施設の更新が望まれる。

＜1979 年以前建設の物流施設の立地件数（市区町村別）＞



出典：「最近の物流変化と計画の視点」（一財）計量計画研究所（IBS）

＜民間研の認識＞

- 東日本大震災を受け、物流事業者は事業継続計画（BCP）見直しを検討している（調達先の多様化、複数の港湾利用等）
- 物流事業者の中でも、テナント企業は内陸部などへ移転・分散を進めているが、それと比べて用地や施設を所有している企業は、資金的要因等により、移転や建替えを進めていない傾向にある
- 高規格道路ネットワークの拡充に伴い、災害時の大都市の代替、補完機能を IC 周辺に確保するようにまちづくりを行うことは大都市の事業継続計画（BCP）上重要である。

2. 高規格幹線道路周辺における土地区画整理事業の特質

民間参加企業が実際に携わった事例から高規格幹線道路周辺における土地区画整理事業の特質をまとめた。事例において、当初計画段階では必ずしも物流拠点整備ではなかったものの、E コマースの市場拡大等を背景として、結果的に物流施設誘致に至った地区も存在する。

<事例一覧>

都道府県	市区町村	地区	事業目的(当初)	進出企業の業態	紹介企業
埼玉県	久喜市	清久工業団地周辺	工業基盤整備	物流センター、食品製造工場、衣類製造工場	清水建設(株)
埼玉県	坂戸市	入西東部	物流拠点整備	未定	戸田建設(株)
埼玉県	三郷市	三郷インター南部	物流拠点整備	物流センター	
大阪府	箕面市・茨木市	彩都建設事業 中部地区	国際交流、研究開発拠点 整備	物流センター	阪急不動産(株) UR 都市機構
大阪府	寝屋川市	小路	商業、物流、 住宅整備	物流センター	(株)竹中土木

<事例の位置(首都圏)>



<事例の位置(大阪圏)>

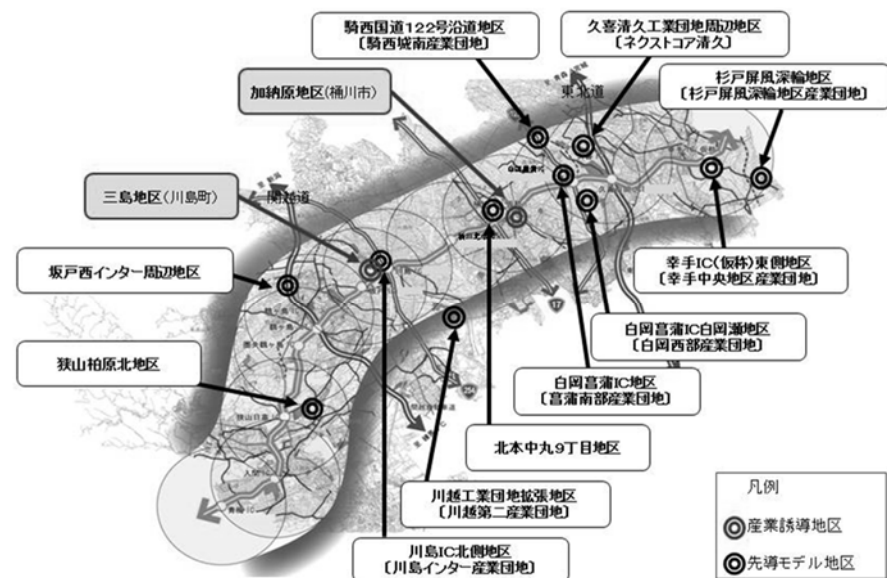


【行政の整備意向に影響を受ける事業推進】

高規格幹線道路周辺の事業推進は、行政の整備意向に強く影響されると考えられる。特に埼玉県では、「埼玉県田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、県内部で調整窓口を設け、民間の活力と行政の役割の調整を図り、スピード感のある産業基盤づくりに取り組んでいる。このように、県知事が整備方針を示すと事業推進が円滑になる。

【埼玉県田園都市産業ゾーン基本方針】

圏央道の IC から概ね 5 km の範囲に田園環境と調和した産業基盤



出典：埼玉県田園都市産業ゾーン基本方針 (埼玉県 HP)

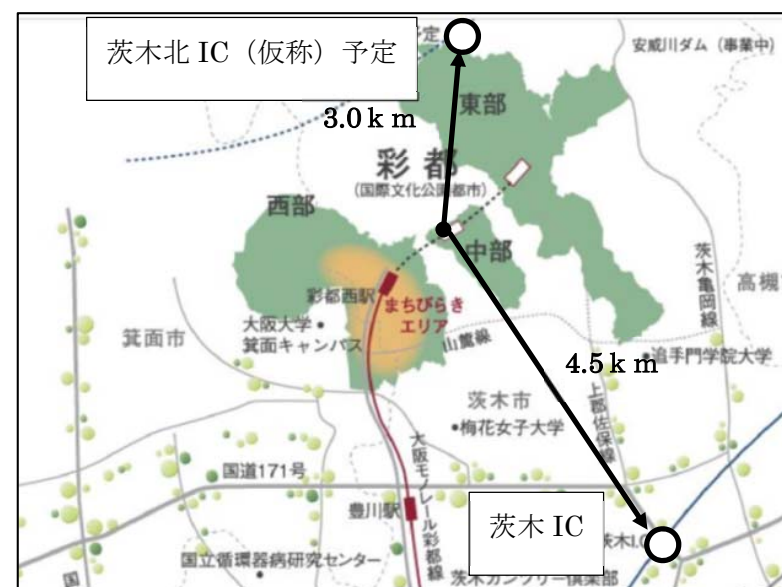
【IC 周辺における立地ポテンシャル】

物流施設の立地は必ずしも IC 直近ではなく、IC から概ね 5 km の範囲で立地が可能と考えられる。物流施設は自動車利用を前提としているため、IC 周辺のポテンシャルは広範囲に影響している。IC へのアクセス性の高さが物流施設立地の要因となり得る。

また、物流施設誘致を前提とした場合、換地の集約化と大規模保留地の創出が必要となる。

<彩都建設事業 中部地区>

- ・名神高速道路 茨木 IC まで 4.5 km (約 10 分)
- ・新名神高速道路 茨木北 IC (事業中) まで 3.0 km (約 5 分)



3. 高規格幹線道路周辺における街づくりの課題整理

2. の事例を基に高規格幹線道路周辺における街づくりの課題を整理した。高規格幹線道路周辺の街づくりでは、大街区を形成し、企業誘致を行う場合が多い。また、郊外部における高規格幹線道路周辺は従前が農振農用地に指定されている場合が多く、所定の手続きに相当期間を要する。また、工場や物流施設が住宅地と混在している場合、近隣住民からのクレームによって立ち退きを迫られるケースが多々あり、地権者の合意形成や事業計画、土地利用、都市計画に関する課題が多く存在している。下表はそれらの課題を整理したものである。

①都市計画に関する課題	●都市計画決定の時期	・インターチェンジ等の設置により、利便性が向上した後にまちづくりに取り掛かることは極めて困難であり、経済合理性のみに基づいた土地利用が無秩序に進行する危険性ははらむため、高規格幹線道路周辺地域においては、インターチェンジ設置以前あるいは同時に都市計画を再設定する必要がある。
	●高さ規制による事業への影響	・従来の物流施設は原材料の保管に利用される貯蔵型の物流施設であったが、近年では、物流配送システムの効率化により、流通加工施設等も集約され、物流施設が高層化している。よって、地区計画の高さ規制については、消化容積が低くならないような柔軟な運用が求められる。
	●既成市街地との関連性	・既成市街地と連携し、集約型都市構造を補完し合える高規格幹線道路周辺整備の位置づけが必要。
②土地利用に関する課題	●周辺環境との整合性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業化にあわせ、既成市街地とのアクセス道路強化が必要であり、予算措置の調整など関連事業との連携が必要。 ・物流拠点は騒音や振動、大気汚染など、居住環境上の問題が発生しやすいため、住居系用途との混在は避けなければならない。 ・業務用途と住宅用途の混在を避けるためには、土地区画整理手法などによる計画的なまちづくりが必要
	●次世代土地利用の検討	・企業誘致において、進出企業用地は大街区となることから、賃貸契約の場合は企業撤退後の土地利用を視野に入れなければならない。
③事業計画に関する課題	●資金調達方法	・国庫補助は集約型都市構造の実現に向け、中心市街地に重点投資する方針にシフトしてきており、郊外部における高規格幹線道路周辺整備では新たな資金調達方法や保留地処分金で成立する事業を検討する必要がある。
	●進出企業ニーズ（スケジュール）との乖離	・農振除外手続きの調整・協議により、事業認可までに相当期間を要する。また、高規格幹線道路の整備遅延が発生する場合もあり、進出企業としてのスケジュール（建物の竣工・操業時期）と合致できないケースが発生する。
④合意形成に関する課題	●地権者の土地利用意向の把握とコントロール	・物流など大街区での土地利用ニーズがある中で、土地区画整理事業を実施した場合においても、換地の集約化や賃借・売買など、地権者の土地活用コーディネートが求められている。

4. 今後期待される機能

近年の物流施設はE コマースへの対応等により、郊外部の高規格幹線道路周辺に整備が進んでいる。中でも、用地を確保しやすい圏央道沿線等に物流施設立地が進展しているが、需要はエリアによって様々である。物流施設の立地需要が少ないエリアにおいても、既存ストック活用という観点から高規格幹線道路周辺における街づくりを模索する必要がある。そこで、「高規格幹線道路周辺における今後の街づくり（物流に代わる都市機能等）の可能性」について、民間研の意見を整理した。

<高規格幹線道路周辺における今後の街づくり（物流に代わる都市機能等）の可能性について>

特質	機能	施設イメージ
特質① 広大な敷地の確保・インバウンド受入れ	観光・健康・娯楽機能	ホテル
		観光施設
		アミューズメント施設
		農業体験施設
		スポーツ施設
		大規模商業施設
	産業機能	データセンター
		コールセンター
特質② 高規格幹線道路ネットワーク利用による時間短縮	防災機能	災害時市街地補完施設
	広域連携機能	行政施設
		高度医療施設
		救急病院
		医療系研究施設
		血液センター
	交通ハブ機能	バスセンター
		カーシェアポート
特質③ 中心市街地立地が困難な施設の代替地	隔離機能	火葬場
		墓地

5. 集約型都市構造を補完する高規格幹線道路周辺における新たな街づくり

物流施設は依然として需要があると思われるものの、民間研メンバー内には、物流施設が供給過多になることに対して不安視する意見も多い。そこで、中心市街地とは異なる都市機能を高規格幹線道路周辺に集約し、公共交通を用いて中心市街地と連携する「集約型都市構造を補完する高規格幹線道路周辺における新たな街づくり」の可能性に着目し、継続して研究する価値があると思われる。

さらに、郊外部における高規格幹線道路周辺は、農振除外手続きに相当期間要するものの既成市街地と比較して輻輳した権利関係や移転対象物件が少ないため、民間事業者にとっては事業計画を検討しやすい環境にある。また、高規格幹線道路周辺に多様な都市機能を集約することで、新たな雇用の確保、税増収効果が考えられるほか、ネットワーク効果の発揮により周辺地域への経済波及効果も期待できることから、「新しい街づくり」に向けて、官民が連携できる体制の構築が重要である。

