

■「道路都市再生部会」とは

HIDOの賛助会員であるゼネコンや建設コンサルタントにより2000年から実施している自主研究

■道路法の基本理念(令和7年改正)

第1条の2 道路網の整備は、

道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、
安全かつ安心で豊かな国民生活の実現
並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成
に重要な役割を果たすものであることに鑑み、

道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮しつつ、
道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、
並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、
併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、

将来にわたり**安全**かつ**円滑な交通の確保**と
道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出
を図ることを旨として、行われなければならない。

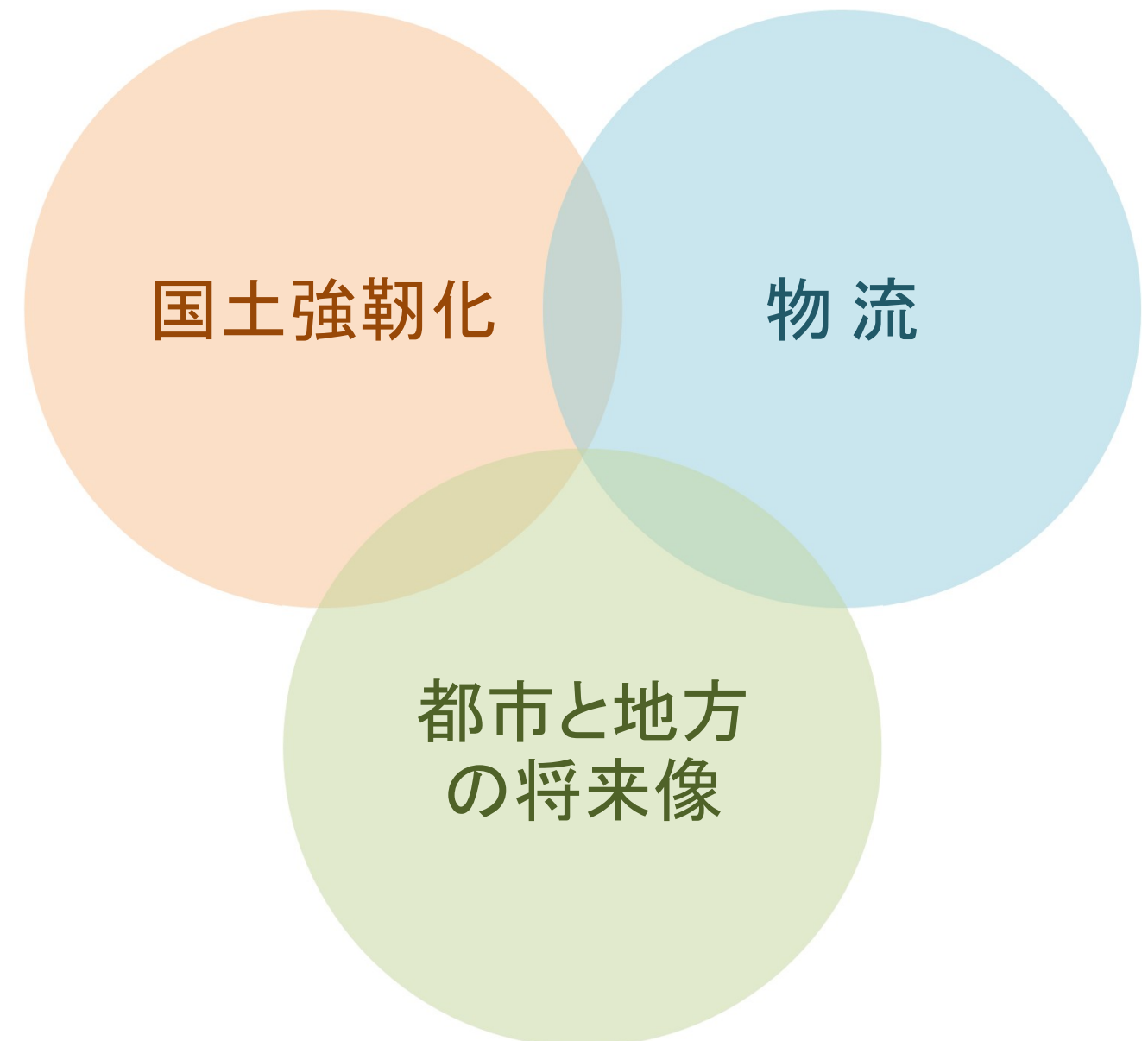
■社会背景

切迫する
大規模地震

少子高齢化
人口減少

働き方改革
物流の2024年問題

■今年度の検討テーマ



道路都市再生部会の検討テーマについて

災害時の緊急支援物資の輸送

国土強靱化WG

命を守る「道路ネットワーク評価手法」の検討

＜自然災害のリスク評価＞ × ＜道路の重要度評価＞

ハード・ソフト面の対策・既道路啓開計画の改善案

- ・【ハード】整備優先度にあわせた道路ネットワークの機能強化
- ・【ソフト】孤立集落に残された人命を守るための防災スポットの最適配置やあり方について検討

物流WG

道路

- ・ 既存の道路が物流活動に対して果たすべき役割（基準や仕様）の再評価

拠点

- ・ 多様な拠点整備の基準や仕様の設定
- ・ 都市内の荷捌きや中継輸送を支えるための整備のあり方

物流システム

- ・ 自動物流道路に対応した都市内輸送のあり方

都市と地方の将来像WG

道路・都市空間

- ・ 部局横断で一体的に取り組む道路・都市空間の再設計

モビリティ・回遊性

- ・ モビリティと回遊性を核とした地域の再接続

市民・観光客

- ・ 市民・観光客の共感と参加を生む仕掛けづくり

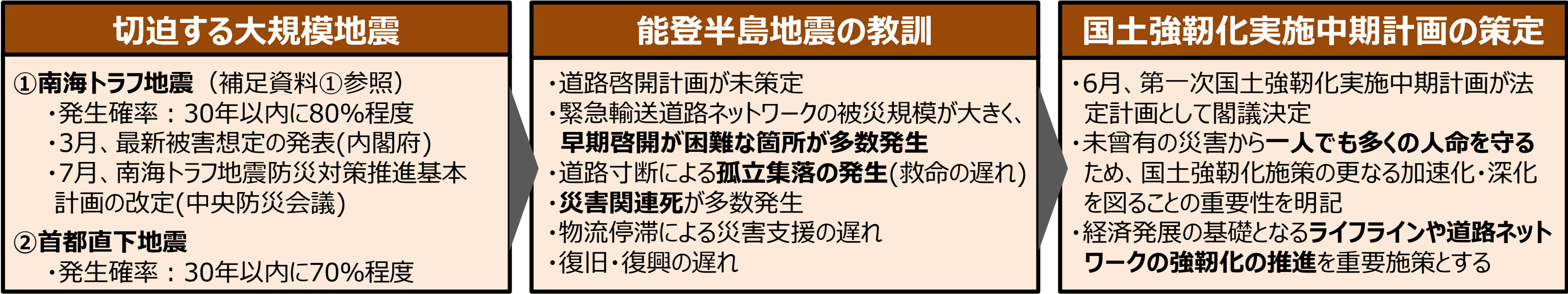
空間の活用、運用

- ・ ターゲット別・時間軸別の空間活用方策と運用方法の検討・導入

災害時の交通確保

都市内の物流
物流拠点との結節

(1) 社会背景



➤ **未曾有の災害時に、一人でも多くの人命を救うことができる効果的な道路ネットワーク整備が必要**

(2) 課題

・南海トラフ地震の最新被害想定死者数は29万8000人であり、10年前の前回想定と比較して、**1割減も達成できなかった**
・南海トラフ地震は被害範囲が広く、他府県からの迅速な支援が行き届かないエリアが多数発生するため、**自助で耐える対策が必要**
・**今後10年の減災目標「死者数8割減」を達成**するために、**限られた国土強靱化予算の中で、命を守るインフラの強靱化が必要**

課題

- ① 被災想定を考慮して、効率的に**ハード強靱化**（ライフライン・道路ネットワーク・インフラ施設）を図ることが必要
- ② 道路網寸断リスクを考慮した**道路ネットワーク強靱化の優先順位を示す指標**が必要
- ③ 道路網寸断時に発生する孤立集落で命を守るために、**防災拠点で自立運営するための適切な評価手法**が必要

➤ **南海トラフ地震による高知県※の全域被災シミュレーションを実施し、ハード・ソフト両面での課題解決策を検討**

※高知県 選定理由 補足資料②～④参照

- ① **人的被害率が高く**、命を守る道路ネットワークの重要度が高い
- ② **道路ネットワークが脆弱**であり、**隣県間の道路ネットワークの重要性が高い**ため、道路網寸断を想定したソフト・ハード対策の検討が容易
- ③ 県内の地域ごとの被害特性(沿岸市街、山間部、孤立集落)が異なるため、**他地域への横展開を図りやすい**

(3) 検討内容 (案)

命を守る「道路ネットワーク評価手法」の検討

- 一人でも多くの人命を救うために**道路ネットワークの整備優先順位**を評価する**シミュレーション手法**を検討
- 災害時の**道路ネットワーク評価**は下記による**道路閉塞のリスク評価**で示す

自然災害のリスク評価

×

道路の重要度評価

- 地震・津波・土砂災害ハザード情報
- 主要道の斜面・盛土崩壊リスク評価
- 被災リスクの整理・検証

- 路線の特性や持つべき機能・役割
- 公表データ(xROADデータ、防災拠点分布、圏域人口等)を活用し、災害時に必要な道路の重要度を評価

- 災害による道路閉塞等も考慮して、県内各地点への到達時間を算出し、**孤立集落を抽出**する。孤立集落に残された人命を救うために、**道路啓開で対応/防災スポット(物資備蓄・ドローン輸送等)で対応するエリアを分類する指標**を検討する

ハード・ソフト面の対策・既道路啓開計画の改善案

- 【ハード】整備優先度にあわせた**道路ネットワークの機能強化**
- 【ソフト】孤立集落に残された人命を守るための**防災スポットの最適配置やあり方**について検討
- 高知県の道路啓開計画との比較・改善案の検討 等

関係機関との意見交換

(4) 想定するアウトプット (案)

- 道路ネットワーク評価手法(シミュレーション方法)の提案
- 緊急輸送道路(ハード)の整備・補強の優先度評価手法の提案
- 優先的に強靱化すべきハード施設等の提案
- 上記手法を実施するにあたり、より精度の高い評価を行うために国が用意すべき(整備すべき)データを提言

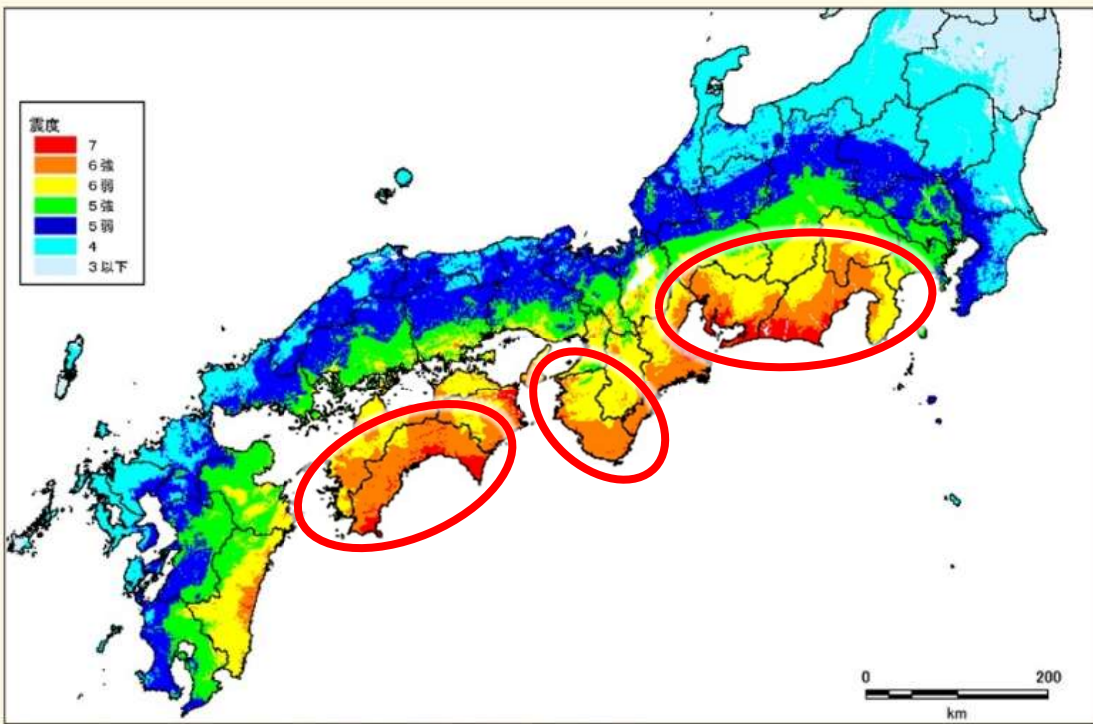
- 人命優先の観点で重要度の高い防災スポットの評価手法

- 道路ネットワーク強靱化に向けた施策メニュー案の提案
- 防災スポット(防災道の駅等)の効果的な整備や配置の提案

- 高知県の既往道路啓開計画との比較と改善案の提案

- 高知県におけるモデルケースの他地域への横展開

4



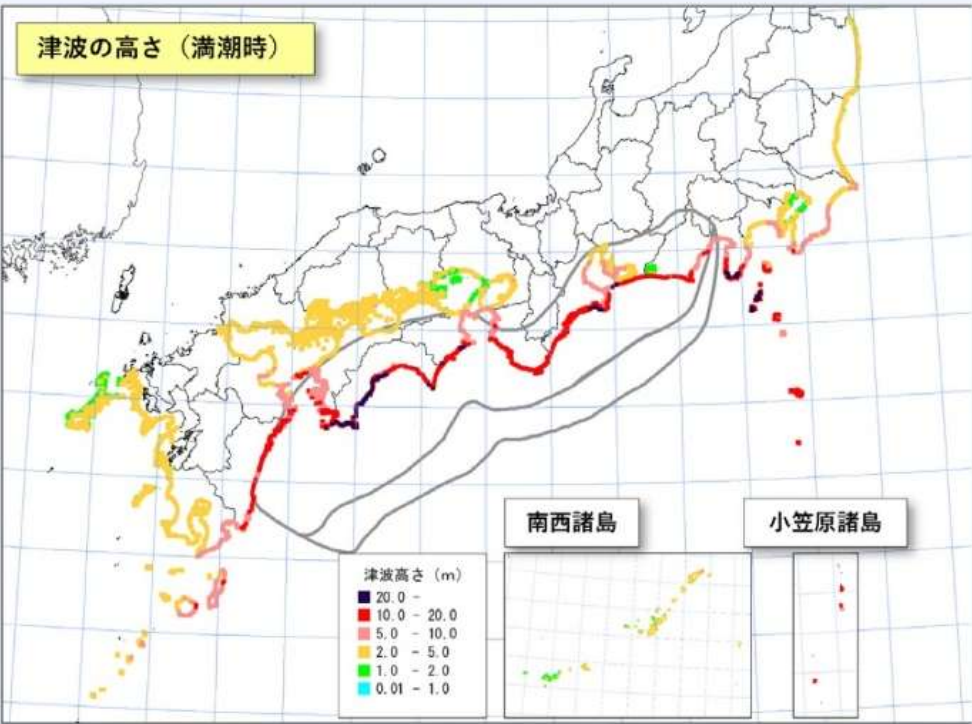
【強震波形4ケースと経験的手法の震度の最大値の分布】

神奈川県から鹿児島県
までの主に太平洋側の
広い範囲で震度6弱
以上が発生

〔震度6弱以上の市町村数〕
601市町村→600市町村

静岡県から宮崎県まで
の主に沿岸域の一部で
震度7が発生

〔震度7の市町村数〕
143市町村→149市町村



【全割れ全11ケースの最大包絡の津波高（満潮位からの津波の高さ）】

福島県から沖縄県の太平洋側
の広い範囲で高さ3m
以上の津波が到達

高知県幡多郡黒潮町、
土佐清水市で
最大約34mの津波

静岡県静岡市、焼津市、和歌
山県東牟婁郡太地町、東牟婁
郡串本町で1m以上の津波が
最短2分で到達

福島県から沖縄県の広い範囲
で津波による浸水が発生
（深さ30cm以上の浸水地域
3割増加）

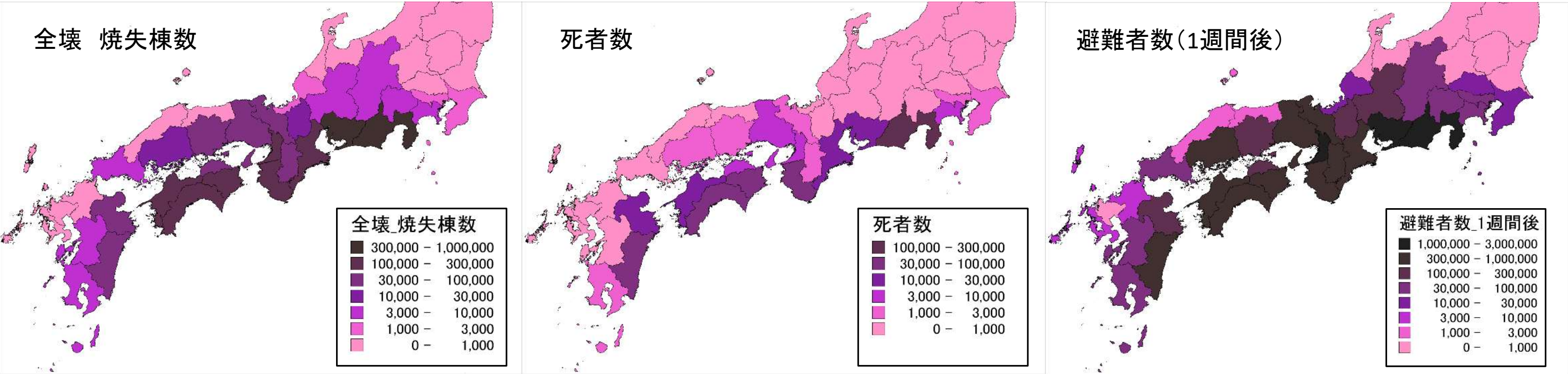
	全壊・焼失棟数	死者数	負傷者数	避難者数_1週間後 (最大)	孤立集落数 (最大)
茨城県	10	10	20	400	0
栃木県	—	—	—	20	0
群馬県	10	—	—	300	0
埼玉県	800	—	300	18,000	0
千葉県	1,700	1,800	900	15,000	0
東京都	1,600	1,400	70	33,000	5
神奈川県	3,400	3,100	3,900	76,000	1
新潟県	—	—	—	10	0
富山県	—	—	—	60	0
石川県	40	—	10	500	0
福井県	1,800	—	2,200	17,000	0
山梨県	7,900	300	7,800	95,000	70
長野県	3,100	80	6,300	42,000	3
岐阜県	9,600	300	14,000	145,000	0
静岡県	346,000	103,000	113,000	1,471,000	151
愛知県	401,000	19,000	146,000	2,651,000	107
三重県	253,000	29,000	94,000	809,000	252
滋賀県	16,000	400	16,000	221,000	0
京都府	64,000	1,600	16,000	413,000	0
大阪府	297,000	9,900	66,000	1,989,000	2
兵庫県	50,000	5,200	34,000	494,000	20
奈良県	44,000	1,600	19,000	337,000	53
和歌山県	166,000	65,000	46,000	476,000	379
鳥取県	300	—	200	2,700	0
島根県	400	—	100	2,300	0
岡山県	37,000	1,300	57,000	297,000	6
広島県	26,000	2,200	15,000	302,000	14
山口県	4,900	500	5,200	44,000	12
徳島県	136,000	41,000	52,000	462,000	255
香川県	52,000	4,400	28,000	279,000	30
愛媛県	204,000	24,000	79,000	649,000	417
高知県	238,000	46,000	99,000	553,000	901
福岡県	400	200	200	8,800	0
佐賀県	10	—	—	200	0
長崎県	700	500	200	9,200	10
熊本県	3,000	100	2,900	43,000	2
大分県	32,000	18,000	9,800	165,000	53
宮崎県	83,000	39,000	32,000	404,000	42
鹿児島県	5,900	1,400	6,000	51,000	5
沖縄県	40	20	20	2,000	0

（注）—：わずか

※精度については、技術的な限界に加え、同様の地震が必ず発生するものではないことに注意が必要。
※マクロでの影響を検討するために全国的な妥当性を確認しながら計算しているため、各地域における影響はより詳細なデータ条件で妥当性を確認しな
がら算出する必要。

➤ 特徴の異なる4地域をピックアップし、各種被害量を整理

- 静岡県：死者数が最も多い
- 愛知県：他県と比較して相対的に各種被害（建物・人的・ライフライン等）が多く、避難者数は特に多い
- 和歌山県：半割れ地震により2回被害を受ける可能性が高く、また、半島特有の被害が発生する
- 高知県：津波被害が甚大で、県内9割以上が震度6強以上の強い揺れに暴露される

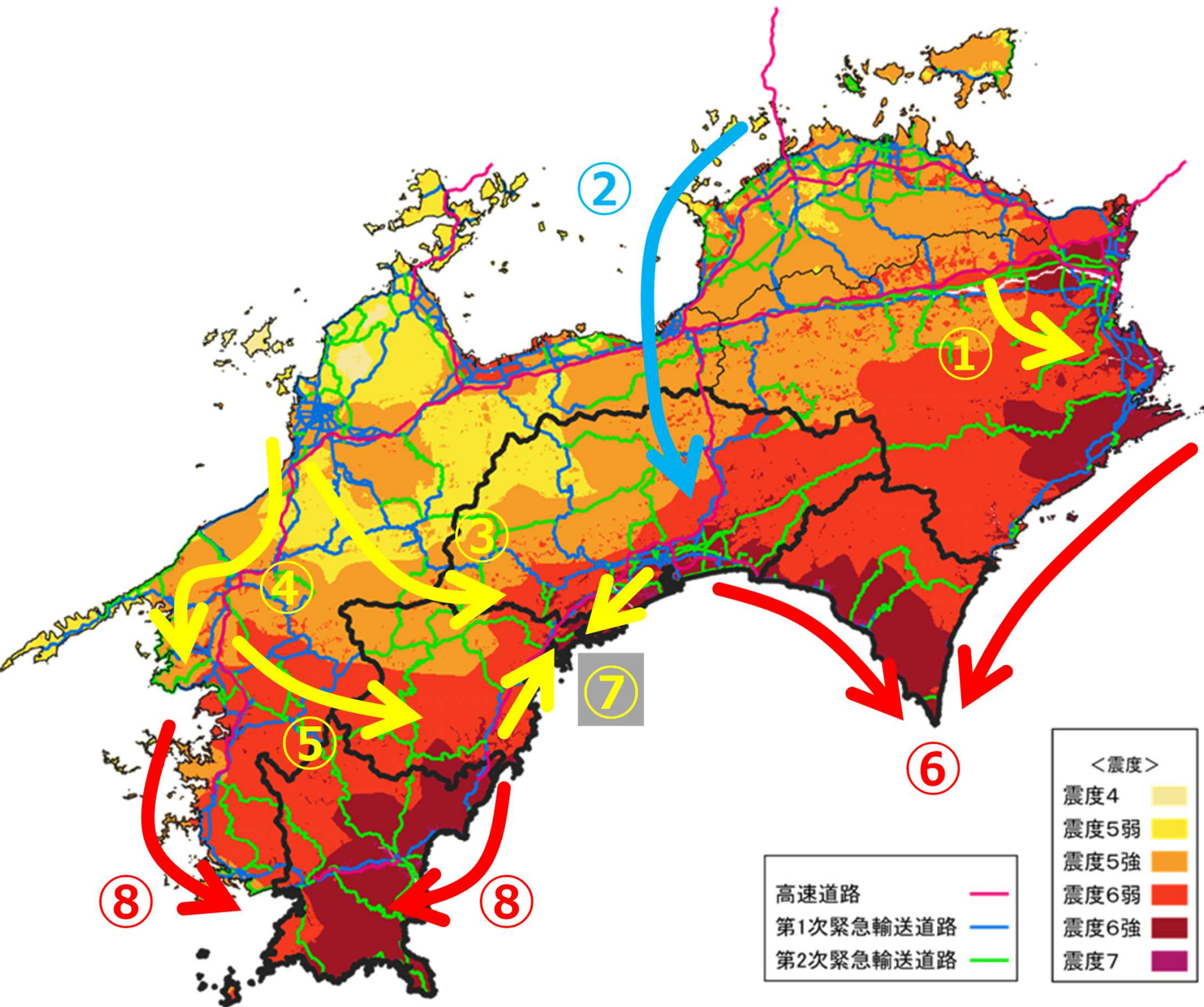


地域	総人口(千人) ※R2国勢調査	最大震度	最大津波高 (m)	建物被害(棟)	人的被害率(%) ※県内総人口に対する割合			孤立集落数
				全壊・焼失	死者	負傷者	避難者	
静岡県	3,633	7	31	346,000	2.8	3.1	40.5	151
愛知県	7,542	7	22	401,000	0.3	1.9	35.2	107
和歌山県	923	7	20	166,000	7.1	5.0	51.6	379
高知県	692	7	34	238,000	6.7	14.3	80.0	901

出典:被害想定結果：南海トラフ巨大地震モデル・被害想定（R7.3内閣府）

➤ 高知県は、ピックアップした4地域の中でも、特に人的被害率が高く、孤立集落数も多い

【震度分布】南海トラフ地震（基本ケース）



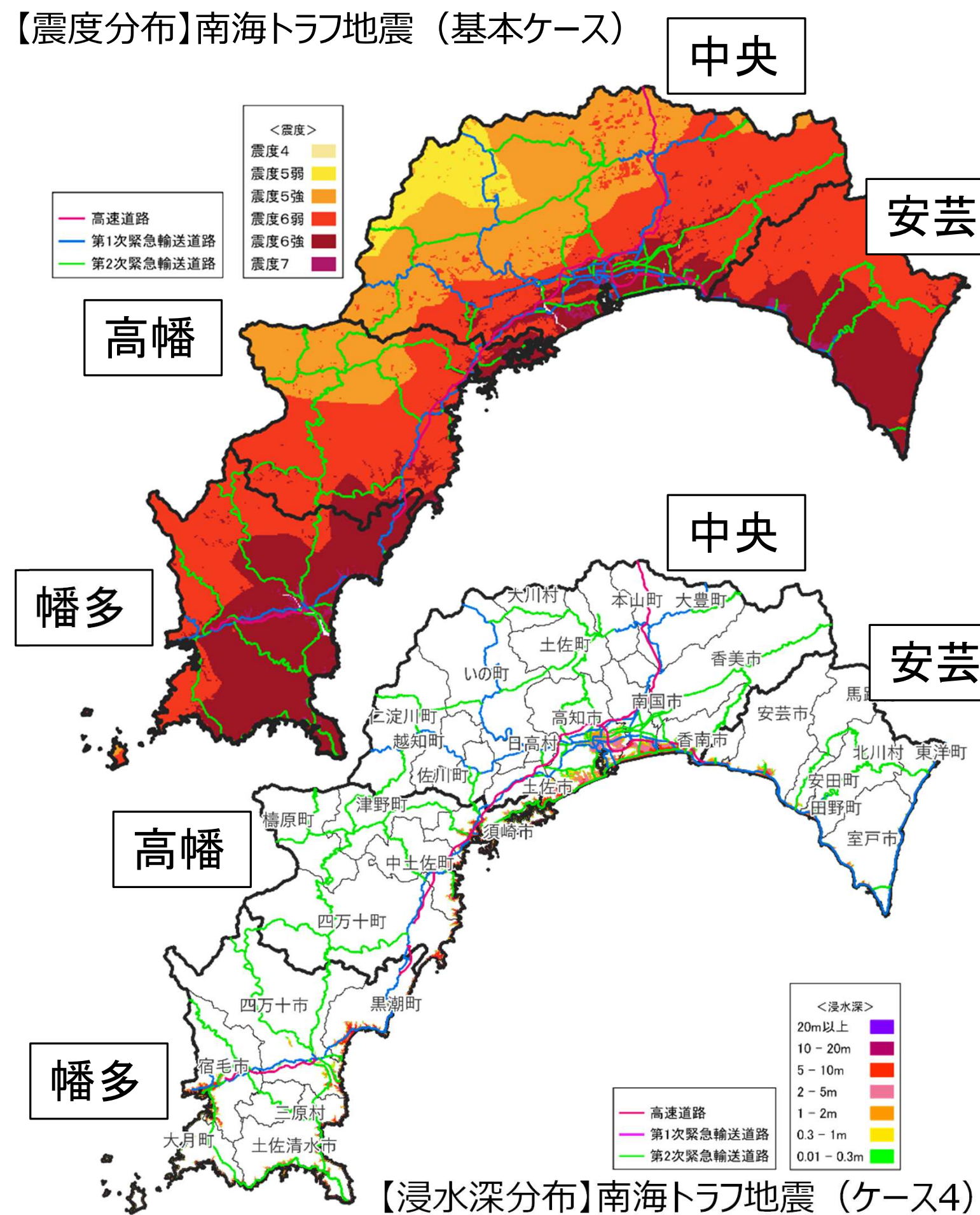
出典:内閣府等の資料を基にWG内で作成

【参考】広域道路啓開のための「進出ルート」



出典:四国道路啓開等協議会 四国広域道路啓開計画

ルート	地震（津波）による通行止めリスク
①	斜面崩壊によるリスクは低位、低平地における液状化、津波浸水によるリスクは中位（道路啓開により復旧可能）
②	斜面崩壊によるリスクは低位（道路啓開により早期復旧可能）
③	斜面崩壊によるリスクは中位（道路啓開により復旧可能）
④	斜面崩壊によるリスクは中位（道路啓開により復旧可能）
⑤	斜面崩壊によるリスクは中位（道路啓開により復旧可能）
⑥	斜面崩壊、液状化、津波浸水によるリスクは高位（復旧に時間を要する）
⑦	斜面崩壊によるリスクは中位（道路啓開により復旧可能）
⑧	斜面崩壊、液状化、津波浸水によるリスクは高位（復旧に時間を要する）



ブロック	地震（津波）による道路被害の特徴
安芸 東洋町 室戸市 奈半利町 安芸市 芸西村 等	最大震度7、最大津波高23m（室戸市）に暴露される。徳島市から高知市までの海岸沿いを走る国道55号は、徳島県と高知県の南部を結ぶ唯一の幹線道路である。標高の低い場所は津波によって浸水し、標高の高い場所でも斜面崩壊等による通行止めのリスクがあり、陸路での救助活動に支障をきたす（孤立する）可能性がある。
中央 香南市 南国市 高知市 土佐市 等	最大震度7、最大津波高24m（土佐市）に暴露される。高知市は地殻変動による広域沈下が発生した後に津波が襲来するため、長期間にわたる浸水被害（道路冠水）が発生し、陸路での救助活動に大きな支障を生じる可能性がある。高松市と高知市を結ぶ国道32号および高知自動車道には、斜面崩壊等による通行止めのリスクがあるが、道路啓開による早期復旧が可能である。
高幡 須崎市 中土佐町 四万十町 等	最大震度6強、最大津波高31m（中土佐町）に暴露される。須崎市と四万十町を結ぶ国道56号および高知自動車道では、津波による浸水被害は須崎市や中土佐町周辺の低平な場所に限定される。一方で、標高の高い山間部では、斜面崩壊等による通行止めのリスクがあり、陸路での救助活動に支障をきたす（孤立する）可能性がある。
幡多 黒潮町 四万十市 土佐清水市 宿毛市 等	最大震度7、最大津波高34m（土佐清水市・黒潮町）に暴露される。黒潮町と宿毛市を結ぶ国道56号では、津波による浸水被害は四万十市や宿毛市周辺の低平な場所に限定される。一方で、標高の高い山間部では、斜面崩壊等による通行止めのリスクがあり、陸路での救助活動に支障をきたす（孤立する）可能性がある。

(1) 社会背景 補足資料①～③参照

・高規格幹線道路ネットワークの多機能化の必要性

高規格幹線道路のネットワークの整備は約9割まで到達するも、サービスレベルの現状を見ると改善余地があり、賢く安全で持続可能な国土のネットワークの最大限多機能な活用により、物流危機などの諸課題を解決することが求められている。

・物流に対する国民の意識の変化

少子化からなる人口減少による人材不足に加え、2024年の運送業の労働時間規制の適用による所謂「物流2024年問題」が顕在化、受益者である国民にも物流のサービス水準の低下を懸念する意識が発生。

・サービスレベル確保に向けた取組み

担い手不足等によるサービスの供給制約が懸念される中、省人化・省力化技術の導入や新技術の利活用による取組が出現。

(2) 課題

・高規格幹線道路14,000kmが概成するなか、既存の道路が貨物車交通に対して持つべき道路機能を発揮できているかを検証する必要があるのではないか？

道路

・現状の荷役を道路側から改善する必要があるのではないか？

・既存の拠点を持つ役割のままで、変化するニーズに対応可能なのか？

拠点

・拠点都市間を自動物流道路で輸送した貨物を、都市内に配送する方法を確立する必要があるのではないか？

物流システム

(3) 検討内容（案）

道路

既存の道路が物流活動に対して果たすべき役割（基準や仕様）の再評価

- 例）貨物車が物流拠点に接続する道路を円滑に走行できているか？
- 例）道路は日常時の貨物車の輸送と災害時の緊急支援物資の輸送の両立を担えるか？

拠点

多様な拠点整備の基準や仕様の設定

- 例）自動運転トラックに代表される新しい輸送方法に対応した拠点の整備や配置をどう考えるか？

都市内の荷捌きや中継輸送を支えるための整備のあり方

- 例）都市内の荷捌きや中継輸送を円滑に実施するために必要となる条件を明確化すべきでは？

物流システム

自動物流道路に対応した都市内輸送のあり方

- 例）拠点都市間を輸送した貨物を都市内に配送する方法を確立すべきでは？

(4) 想定するアウトプット（案）

貨物車の輸送や荷役の機能強化に資する仕組みづくり

- ・重要物流道路における道路機能の確保

官民連携による施設整備の仕組みづくり

- ・「物流版バスタ」の整備指針
- ・タイムシェアリングの導入や路外荷捌き施設整備に関する指針
- ・中継輸送のための施設整備指針 等

都市内における新しい貨物輸送手段の基準や仕様の設定

- ・自動物流道路の都市内輸送の仕様 等

(1) 社会背景

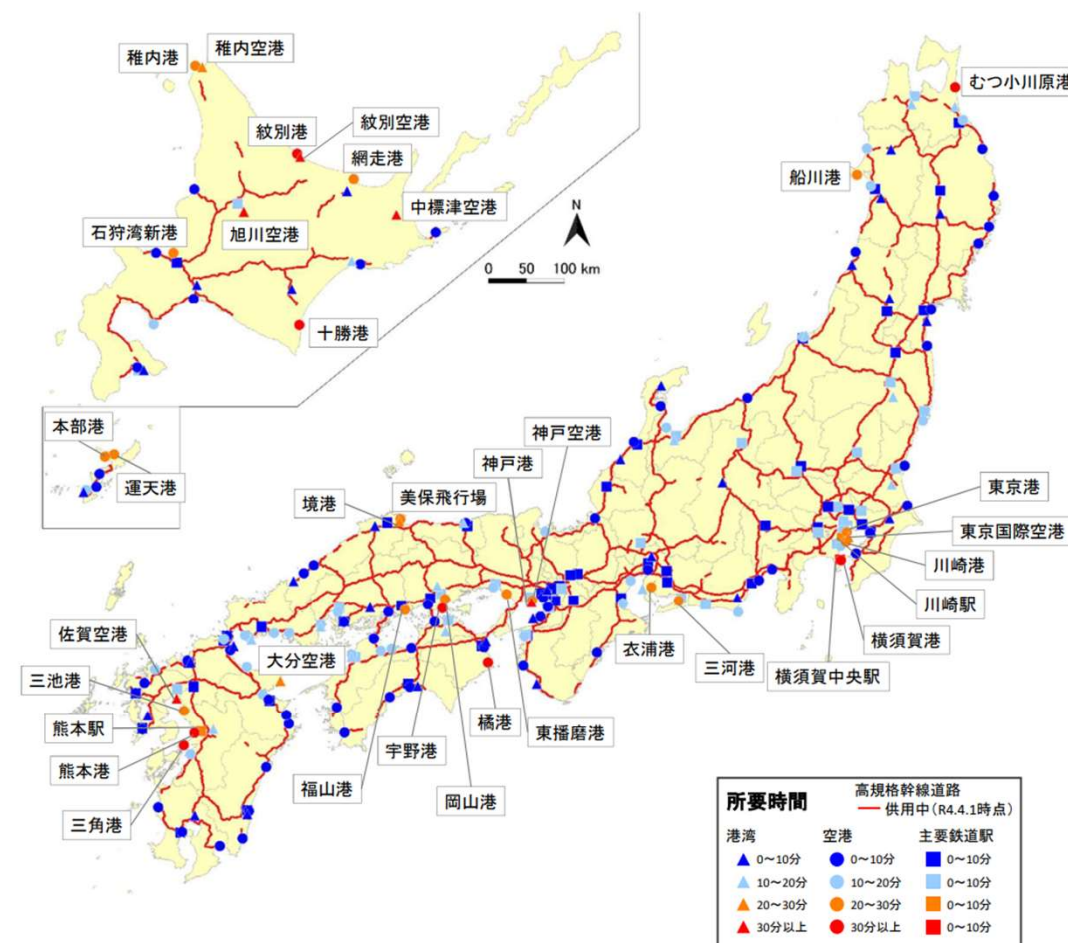
・高規格幹線道路ネットワークの多機能化の必要性

高規格幹線道路のネットワークの整備は約9割まで到達するも、サービスレベルの現状を見ると改善余地があり、賢く安全で持続可能な国土のネットワークの最大限多機能な活用により、物流危機などの諸課題を解決することが求められている。

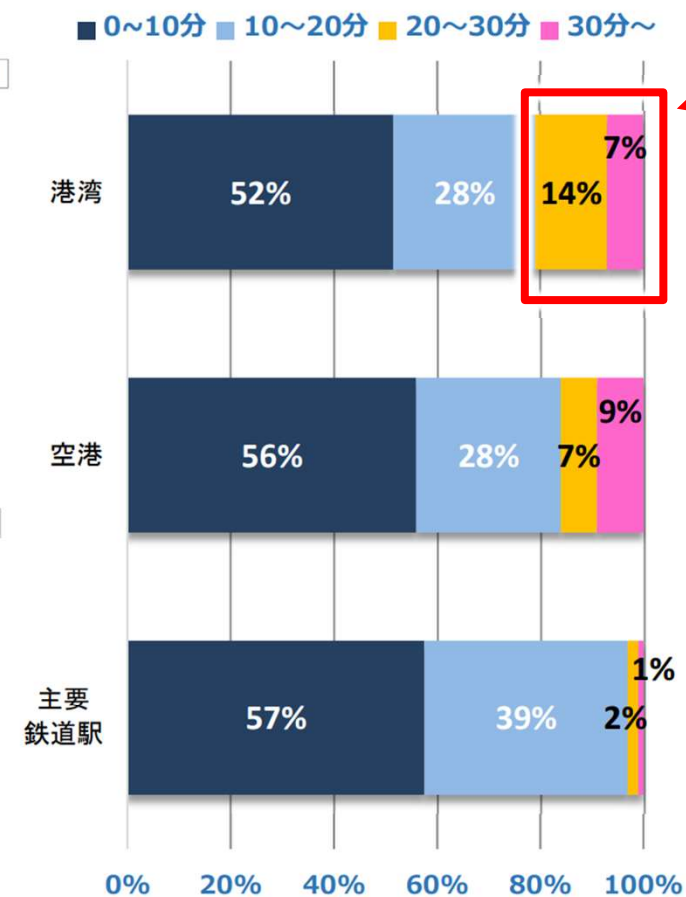
主要な交通拠点のアクセス状況

○ 港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点と高規格幹線道路のアクセスは、ネットワークの不連続や渋滞により時間を要しているケースがあり、シームレスな接続が課題となっている(主要な港湾の約2割が20分以上の所要時間)。

■ 主要な交通拠点と高規格幹線道路のアクセス



■ ICからの所要時間



※主要な拠点は、拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾、都道府県庁所在地等の主要な鉄道駅
※所要時間はETC2.0データの令和3年度の昼間12時間の平均値より算出

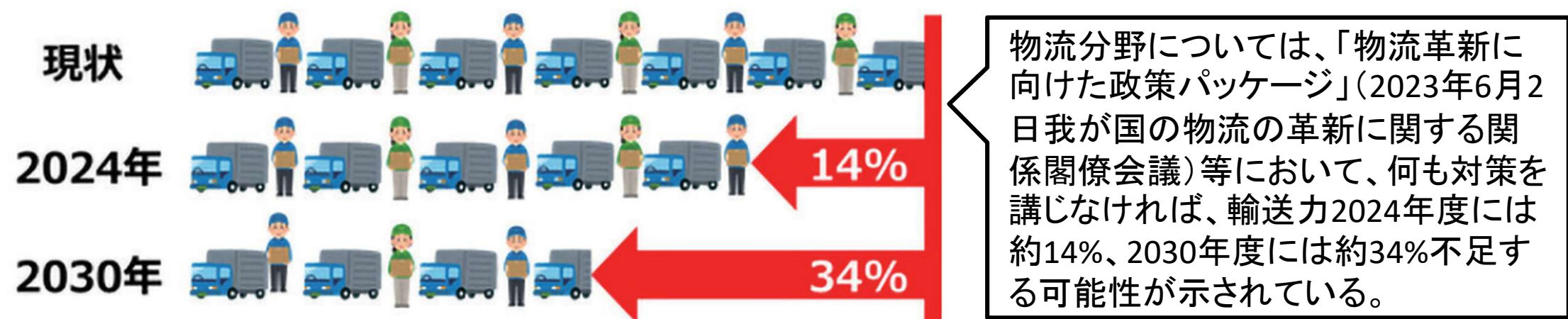
出典：高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ

(1) 社会背景

・物流に対する国民の意識の変化

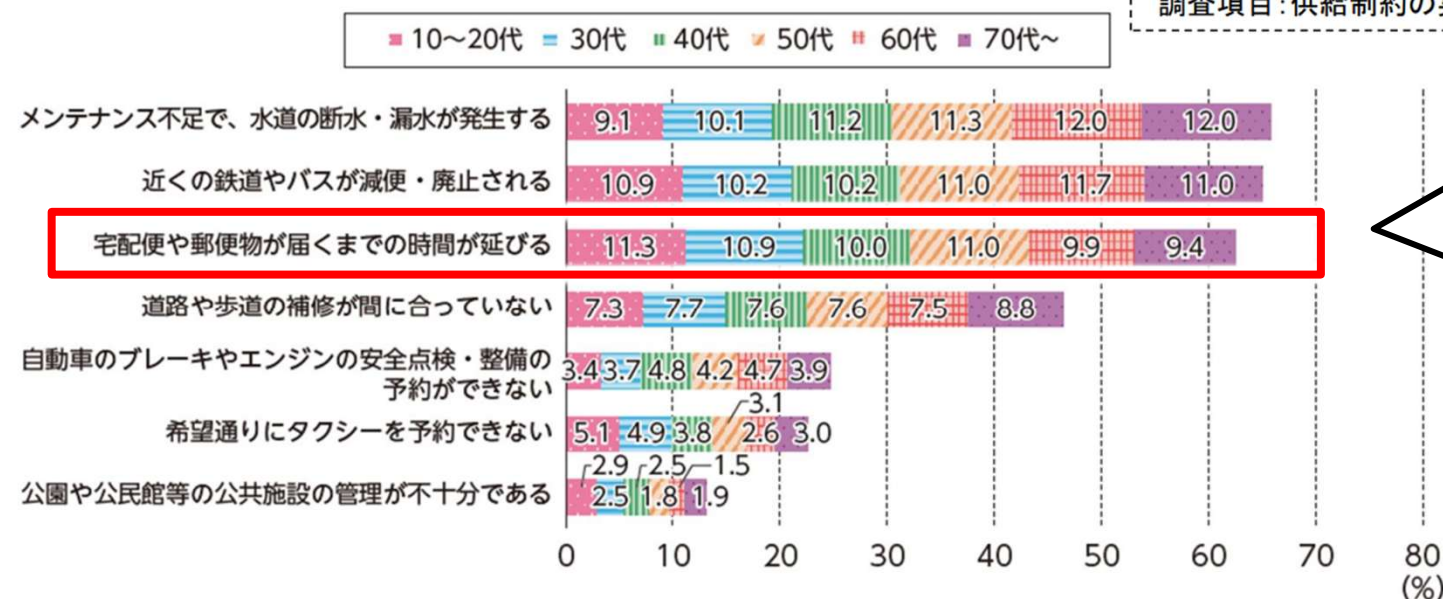
少子化からなる人口減少による人材不足に加え、2024年の運送業の労働時間規制の適用による所謂「物流2024年問題」が顕在化、受益者である国民にも物流のサービス水準の低下を懸念する意識が発生。

物流輸送の将来推計（対策を講じない場合）



【（設問）身近なサービスのうち、廃止あるいはサービス水準が低下すると困るものについて】

○国民意識調査（インターネット調査）
調査対象：国内在住の18歳以上の3,000名
調査期間：令和7年2月
調査項目：供給制約の実態、今後望む理想社会 等



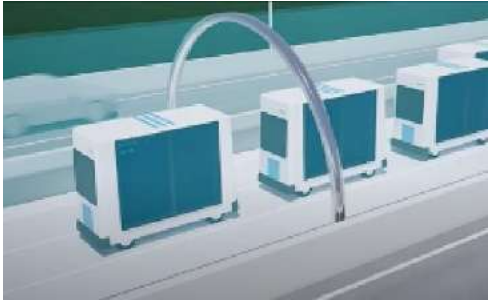
年代別に見ると、20代以下、30代は「宅配便や郵便物が届くまでの時間が延びる」を困るものとして回答した人が多く、比較的若い世代は、物流に関するサービスの維持を求めていることがうかがえる。

出典：令和7年版国土交通白書

(1) 社会背景

・サービスレベル確保に向けた取組み

担い手不足等によるサービスの供給制約が懸念される中、省人化・省力化技術の導入や新技術の利活用による取組が出現。

自動物流道路 	■ 自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムを開催（令和7年5月16日～）。 ■ ビジネス・オペレーション・インフラの各分科会にて今後検討を推進。 ■ 今年度中に国総研にてオペレーションに関する実証実験を実施し、仕様を絞り込んでいく予定。
ダブル連結トラック 	■ 令和6年9月に、対象路線に北海道や都市高速（首都高速、阪神高速）を加え、5,140kmから6,330kmに拡大。 ■ 上記に合わせ、6箇所のSAにて専用マスを設置。
自動運転トラック 	■ 新東名高速道において実証実験を実施中（令和7年3月3日～）。 ■ 自動運転物流の社会実装の推進を目的とした実証事業を公募開始（令和5年16日）。今年度中に幹線輸送サービスの自動化による物流の効率向上効果を検証予定。

都市と地方の将来像WG

本WGの検討の前提として、イメージの共有、検討の具体化を図るため、**具体的な検討フィールド（沼津市）**を定めケーススタディを実施することとした。

補足資料①参照

（１）社会背景

- **地方都市共通の構造的課題**として、中心市街地の空洞化や、都市機能の周辺部への分散（例：郊外商業施設への一極集中）が進行している。
- **自動車依存型の生活様式**が定着する一方で、持続可能性・環境負荷低減の観点から、公共交通・自転車・徒歩といった脱炭素的な移動手段への転換が求められている。
- 高齢化・高齢単身世帯の増加により、移動権（交通権）保障の視点も重要。「**誰が」「いつ」「どこに向かうか**」という**移動ニーズの多様化・時間的分散**の進行に対応した都市構造・モビリティの再設計が必要である。
- また、**地域への愛着（シビックプライド）**や**文化的価値の再認識**を通じた持続可能な観光・まちづくりのあり方が問われている。

（２）課題

- **都市構造の分断と交通のミスマッチ**
 - 中心市街地とICや観光拠点（港など）との間のアクセス利便性は高くなく、鉄道により分断された市街地、車中心の道路空間となっており、徒歩などによる回遊性や人の流れを妨げている
- **公共交通の使いにくさと情報の分かりづらさ**
 - 特に駅前でのバスや自転車利用の導線が分かりづらく、モビリティハブとしての機能が未整備
- **中心市街地の空洞化と消費機会の減少**
 - 駅前と港を結ぶ動線上にある商店街がシャッター街化し、にぎわいが分断
- **市民と観光客の分断と相互作用の不足**
 - 観光客と地元住民との交流や接点が希薄で、地域の魅力が十分に伝わっていない
- **時間帯別・ターゲット層別の空間構築・活用の不足**
 - 高齢者・学生・ファミリーなど、それぞれ異なる活動時間や目的を持つ層への対応が不十分

(3) 検討内容（案）

道路・都市空間	部局横断で一体的に取り組む道路・都市空間の再設計 - 公共空間×人の動き×地域経済を統合的に設計する視点の導入 - 駅～中心市街地間を「人が主役の空間」へ再編 - 民間・地域と連携したモビリティハブや交流施設を整備
モビリティ・回遊性	モビリティと回遊性を核とした地域の再接続 - 物理的な移動支援だけでなく、人の流れ・交流機会を生む導線として設計 - 地域住民・観光客が交差するルートとハブ（カフェ等）を分節的に配置
市民・観光客	市民・観光客の共感と参加を生む仕掛けづくり - 地元文化や生活スタイルに根ざしたコンテンツ「来てよかった」「また来たい」と思わせる空間構成と演出 - 地元の人々が地域の良さを再認識し、観光誘客にも繋がる視点（＝シビックプライドの醸成）を重視
空間の活用、運用	ターゲット別・時間軸別の空間活用方策と運用方法の検討・導入 - 多様な層ごとに、活動時間帯や目的に応じた空間・サービスの設計 - 空き家や遊休資産を活用した勉強・滞在スペース、子育て世代向け施設などを行政主導でなく「共創型」で整備

(4) 想定するアウトプット（案）

横断的な道路・都市まちづくり指針（部局・民間連携を促すマスタープラン）案 - モビリティ・空間設計・観光・市民サービスなどを統合した縦割りを超えて取り組む計画書 「人と空間の流れ」に軸を置いた道路・都市空間の再構築イメージ（パース等）
中心市街地における「人中心の回遊導線」構想案 - 移動と消費、交流が連動するウォーカブルゾーンの提案 - 複数の組合せによる融合型のモビリティ施策を、「目的地」や「滞在コンテンツ」と連動させた配置・運用案 - 途中にモビリティハブ、交流・物流拠点、商業・休憩機能の配置イメージ（平面図等）
ペルソナ別利活用シナリオと空間配置図案 - ターゲット層（高齢者・学生・家族等）のニーズに基づく時間帯・曜日別の空間利用シミュレーション - 公共施設や民間スペースの「共用化・多機能化」による柔軟な時間・空間運用案（ダイヤグラム等）
モビリティ・拠点・イベントをつなぐエリマネ実装に向けた公民連携スキームと運営体制モデル案 - 自治体・商店街・地元企業・指定管理者などの役割分担と連携スキーム案の整理（スキーム図等） - 公民連携によるハブ・施設・空間を「誰がどう使うか・管理するか」の実装ステップ（ロードマップ等）

検討対象地域の選定について

- 以下のテーマ(切り口)と検討課題について議論を行うため、具体的なフィールドとして沼津市を対象としてケーススタディを行うこととした。

テーマ(切り口)	検討課題
検討の基本思想とフィールドの考え方	・中心市街地、集落地域、日常生活、観光行動等を一体的に捉えた議論 ・都市の集約・区分の再考 ・伝統や文化、個性の継承のあり方検討
道路空間の機能と面的ネットワークの形成	・都市部・地方部、拠点間の連携等に着目した、まちや道路が持つべき機能（サービス）の検討 ・まちなかの賑わい創出の実現に向けた、まちや道路ネットワークのあり方検討
生活交通・観光交通	・日常的な生活行動、観光行動に伴う移動に着目した交通のあり方の検討
自由な移動手段（公共交通）の確保・あり方	・高齢化、人口減少下における自由な移動手段の確保と公共交通サービスのあり方の検討

- ・ 地方都市を中心に、我が国の都市が共通して抱える課題
- ・ 具体都市をモデルにすると議論が深まりやすい
- ・ 他都市展開を見据えるなら、一定規模の都市機能・人口を持ち、市街地と郊外を併せ持つ都市が望ましい
- ・ 生活・賑わい・観光など多様な都市活動が展開されていること
- ・ 都市構造や交通ネットワークの変化を契機とした検討が可能

検討対象地域の選定

- 静岡県東部の中心都市である**沼津市**は、東京から100km圏に位置し、**中枢中核都市としての代表性**を持ち、**周辺地域への波及効果も期待**できる。
- 人口減少等の**地方都市に共通する課題**を抱えつつ、**都市圏域の拠点性**と**多様なモビリティ課題**が混在し、実態を捉えるには適切なフィールドとして選定した。



出典（図）：沼津市HP、沼津市中央公園再整備基本計画、中心市街地まちづくり戦略