

第2章

将来予測される様々な環境変化

I

第2章

将来予測される様々な環境変化

第2章では、第1章において整理したこれまでの「我が国を取り巻く環境変化」と「国土交通省の取組み」を踏まえ、将来予測される様々な環境変化について取り上げる。

第1節

社会構造に関する予測

第1節では、「人口構造の変化」、「老朽化インフラの増加」、「技術革新の進展」に関する予測を取り上げる。

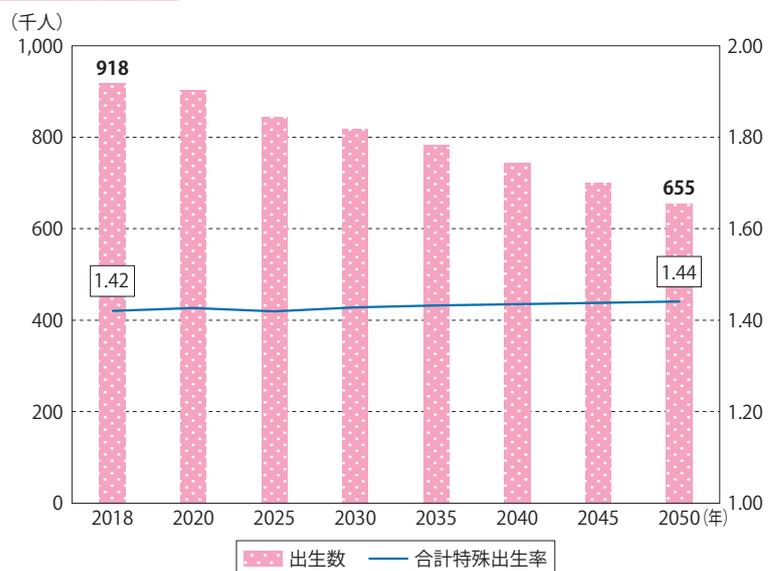
1 人口構造の変化

(1) 地域別人口構造の予測

(人口減少・高齢化の進行)

国立社会保障・人口問題研究所の出生中位(死亡中位)推計^{注1}(2017年推計)に基づく2050年(令和32年)の将来推計人口を見ると、我が国の出生数は2018年から28.6%減となる66万人まで減少し、総人口は2019年から19.2%減となる1億192万人まで減少することが予測されている。一方で、65歳以上人口は増加が続き、特に75歳以上人口は2019年から30.7%増の2,417万人となり、総人口に占める割合も14.7%から23.7%へと大幅に上昇することが予測されている(図表I-2-1-1、図表I-2-1-2)。

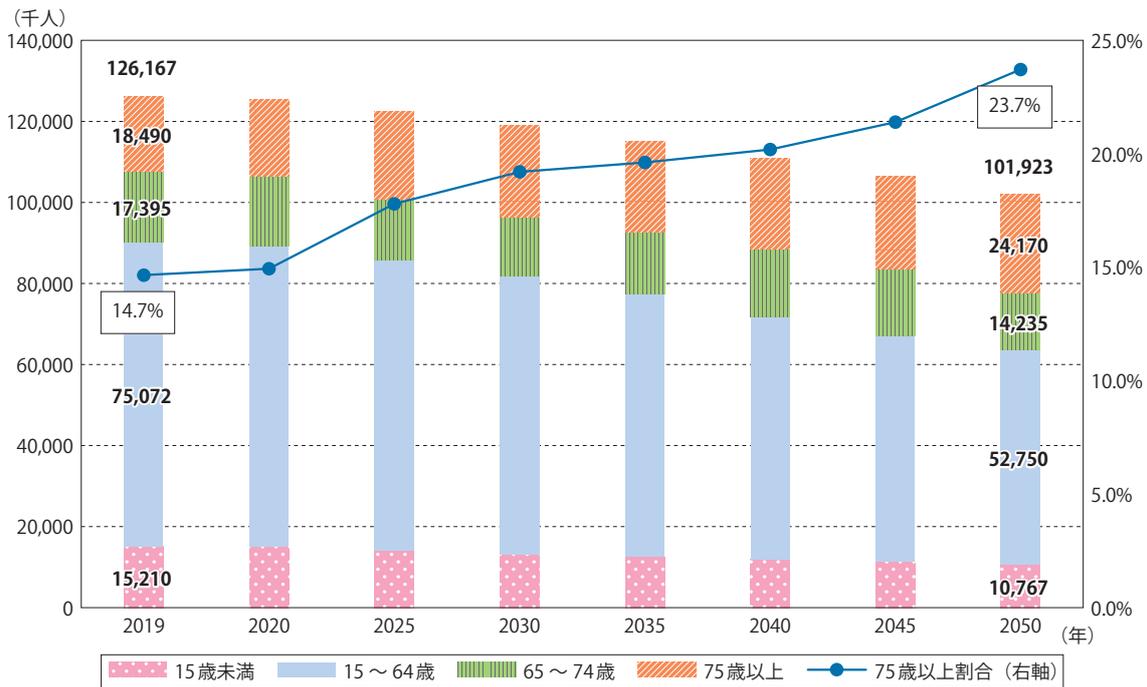
図表 I - 2-1-1 出生中位推計に基づく出生数の将来予測



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2017年推計)」の出生中位(死亡中位)推計より、国土交通省作成

注1 出生中位は長期の合計特殊出生率が1.44、死亡中位は長期の平均寿命が男性84.95年、女性91.35年と仮定されている。

図表 I -2-1-2 我が国の人口推移の将来予測

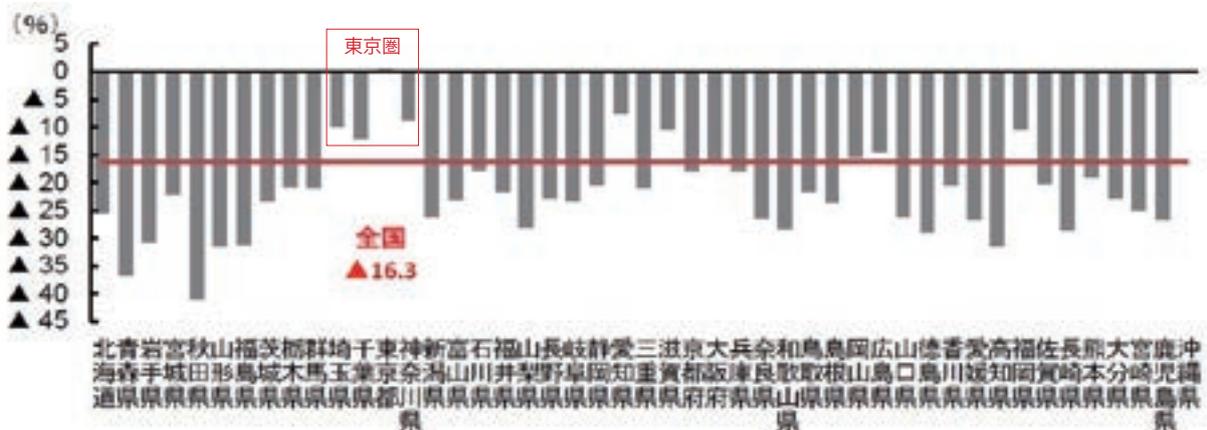


資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2017年推計)」の出生中位(死亡中位)推計より、国土交通省作成

(東京圏への人口集中の加速)

国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(2018年推計)」に基づき、都道府県別の人口について2015年(平成27年)から2045年にかけての増加率を見ると、東京都のみ0.7%増加するが、その他の道府県はいずれも減少することが予測されている(図表 I -2-1-3)。また、東京圏の東京都以外の3県については、神奈川県は8.9%減、埼玉県は10.2%減、千葉県は12.2%減と全国平均(16.3%減)に比べると減少率は低い。この結果、東京圏への人口集中度^{注2}は2015年の28.4%から2045年には31.9%へ上昇し、東京圏への一極集中が更に進行することが予測される。

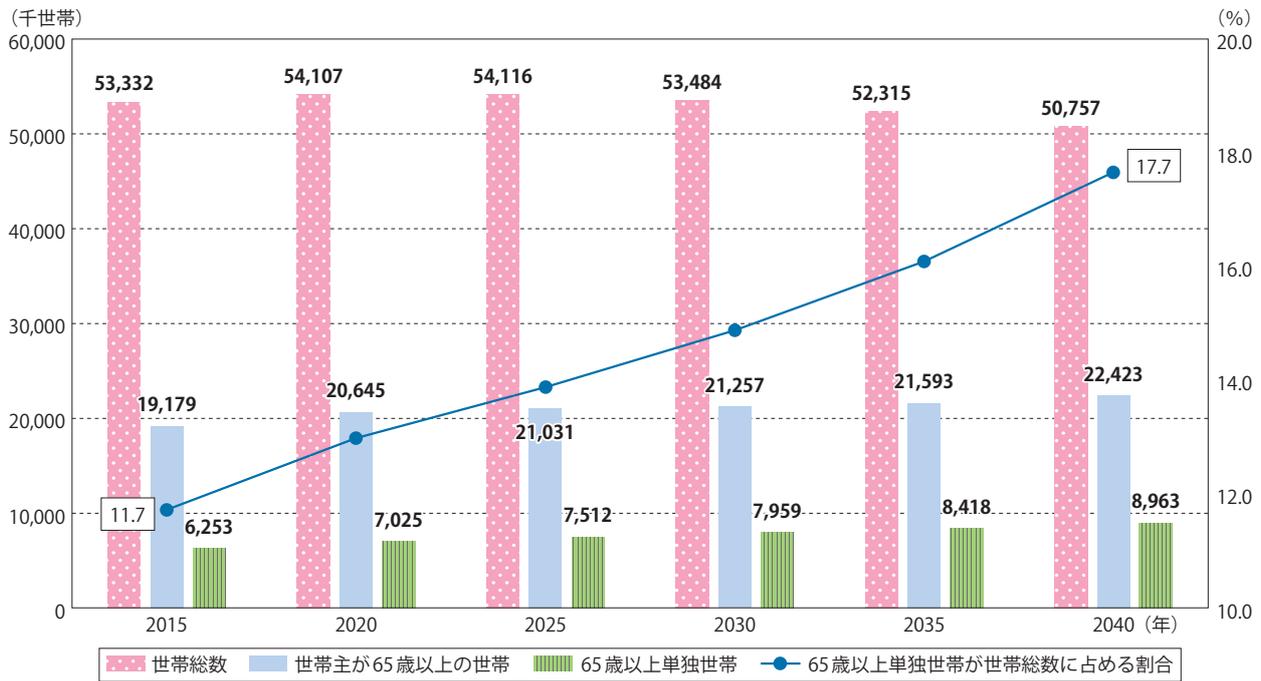
図表 I -2-1-3 都道府県別人口増加率の予測



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(2018年推計)」より、みずほ総合研究所(株)作成

注2 全国に占める東京圏の人口割合

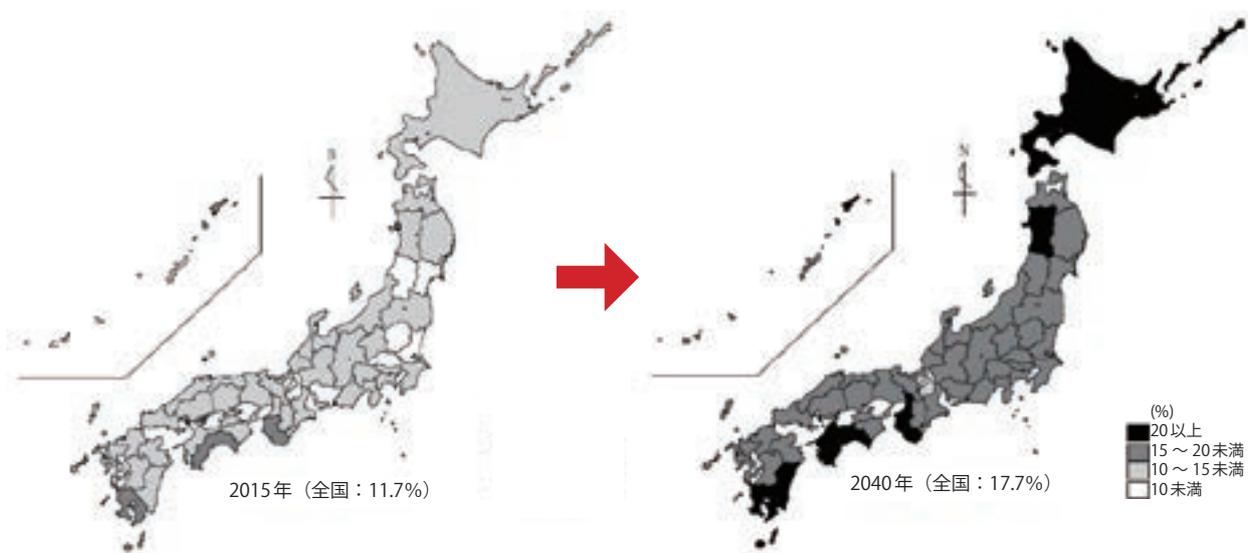
図表 I-2-1-5 我が国の世帯数の予測



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計 (全国推計) (2018年推計)」より国土交通省作成

65歳以上単独世帯の割合について都道府県別に見ると、2015年には高知県の17.3%が最も高く、ほかに15%を超えているのは鹿児島県と和歌山県のみであった。しかし、2040年にはすべての都道府県においてその割合が上昇し、滋賀県を除く46都道府県で15%を超えることが予測され、高知県の22.6%をはじめとして8道府県において20%を超える見通しとなっている (図表 I-2-1-6)。

図表 I-2-1-6 世帯総数に占める65歳以上単独世帯割合の予測 (都道府県別)



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計 (都道府県別推計) (2019年推計)」

(2) 変化する人口構造が社会に及ぼす影響

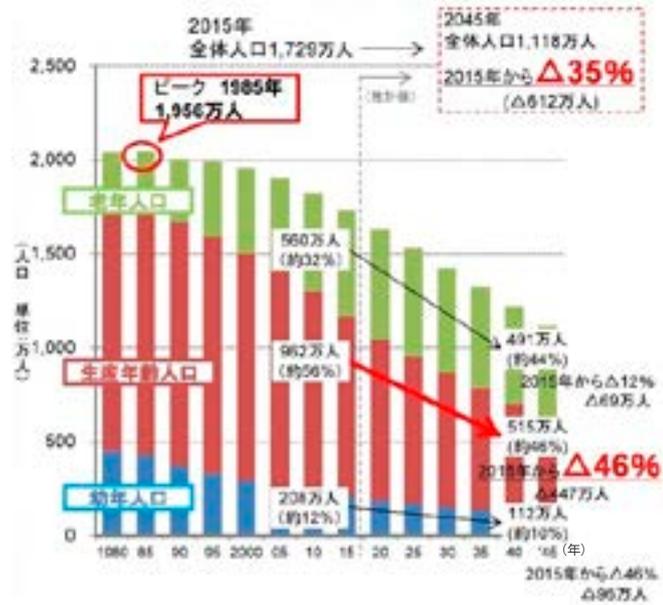
(生産年齢人口の減少)

これまで見たように今後人口減少が進行していく中でも、生産年齢人口は大きく減少することが見込まれ、労働力人口の不足が懸念される。特に人口5万人クラス都市^{注5}においては、2015年（平成27年）の962万人から2045年には515万人と約46%の減少が見込まれており、小規模な市町村において生産年齢人口の減少が顕著となっている（図表 I -2-1-7）。

(就業者数の減少)

第1章第1節3に示すとおり、女性や65歳以上の者の就業率上昇等により近年の就業者数は増加傾向にある。しかし、独立行政法人労働政策研究・研修機構（JILPT）の推計^{注6}によると、就業者数は今後減少していくことが予測されている。20～64歳女性や65歳以上の者の就業率が引き続き上昇した場合においても、就業者数は2020年（令和2年）の6,565万人をピークに減少に転じ、2040年には6,024万人まで減少することが見込まれる（図表 I -2-1-8）。

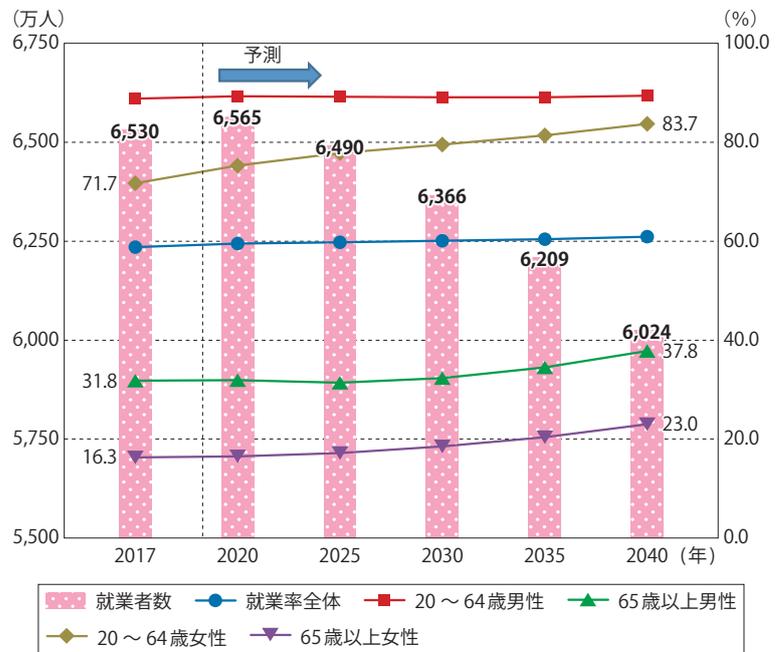
図表 I -2-1-7 人口5万人クラス都市の年齢別人口推移の予測



(注) 福島県内の市町村の推計は行われていないため、5万人クラス都市においては集計の対象外となっている。

資料) 2010年までは総務省統計局『国勢調査報告』、2015年は総務省統計局『平成27年国勢調査人口等基本集計』、全国の推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成29年推計）の出生中位（死亡中位）推計より、5万人クラス都市の推計値は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30年推計）より国土交通省作成

図表 I -2-1-8 就業者数と就業率の予測



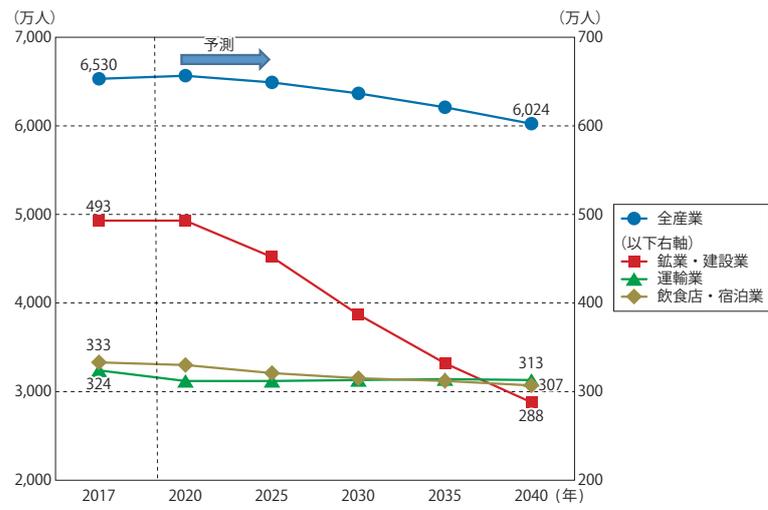
資料) 独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計」より国土交通省作成

注5 三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人未満の市町村。

注6 本推計では経済成長と労働参加について3つのシナリオに基づきシミュレーションを行っているが、ここでは経済成長と労働参加が進むシナリオについて取り上げる。

JILPTによる就業者数の予測について、2017年から2040年にかけての変化を産業別に見ると、運輸業では324万人から313万人、飲食店・宿泊業でも333万人から307万人への減少にとどまるが、鉱業・建設業においては493万人から288万人へと41.6%の減少が見込まれている（図表 I-2-1-9）。特に建設業では労働力の不足が懸念され、幅広い年代における担い手の確保や生産性の向上が必要であると考えられる。

図表 I-2-1-9 産業別就業者数の予測

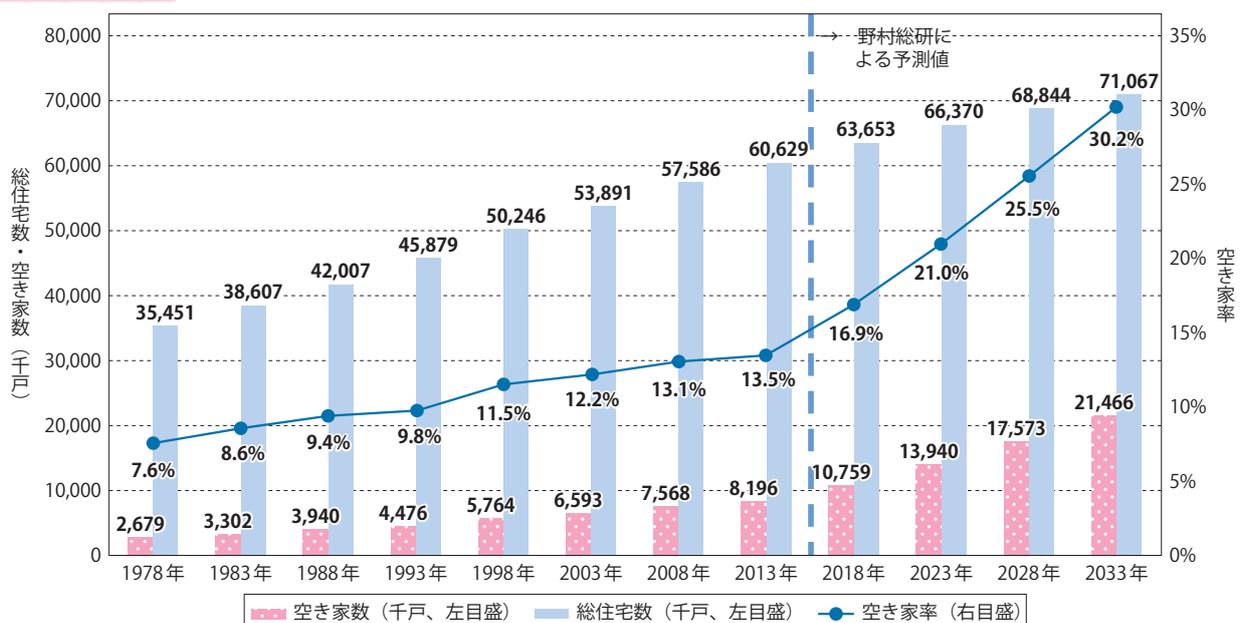


資料) 独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計」より国土交通省作成

(空き家の増加)

(1) (65歳以上単独世帯の増加) で見たように、世帯数は2025年(令和7年)前後から減少に転じる見通しとなっている。世帯数が減少した場合、総住宅数も減少しなければ空き家数は増加していくこととなるが、(株)野村総合研究所の推計によると、我が国の総住宅数は増加が続き、2033年に7,107万戸となる。この結果、既存住宅の除却や住宅用途以外への有効活用が進まなければ、2013年に820万戸であった空き家数は2033年には2,147万戸に増加し、空き家率は同様に13.5%から30.2%へ上昇することが予測されている(図表 I-2-1-10)。空き家が増加すると、防災・防犯機能の低下や、衛生・景観の悪化といった問題が発生することが懸念される。今後、空き家の増加を防ぐために、空き家の除却や有効活用等の対策を進めていく必要がある。

図表 I-2-1-10 空き家と空き家率の予測



(注) 実績値は総務省「住宅・土地統計調査」、予測値は(株)野村総合研究所
資料) 国土交通省「空き地等の活用に関する検討会」

2 老朽化インフラの増加

(1) 増え続ける老朽化インフラ

(老朽化インフラの増加)

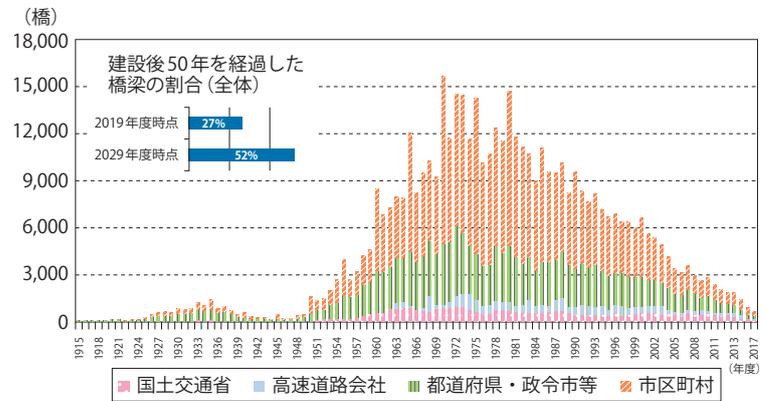
我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速的に増加する見込みである。このため、国民の安全・安心や社会経済活動の基盤となるインフラの維持管理・更新を計画的に進めていく必要がある。

例えば、全国約72万の道路橋梁については、建設後50年を経

過する施設の割合^{注7}は、2019年（令和元年）3月時点では27%であったが、2029年3月には52%へと急増することが予想されている（図表 I -2-1-11）。現在、全国の橋梁について、市区町村が管理する橋梁が66%、都道府県・政令市等が管理する橋梁が26%と、地方公共団体が全体の9割以上を管理している。また、全国約1.1万の道路トンネルについても、地方公共団体がその約7割を管理している。このように、今後、地方公共団体は、老朽化する大量の橋梁やトンネル等のインフラを維持管理・更新していく必要がある。

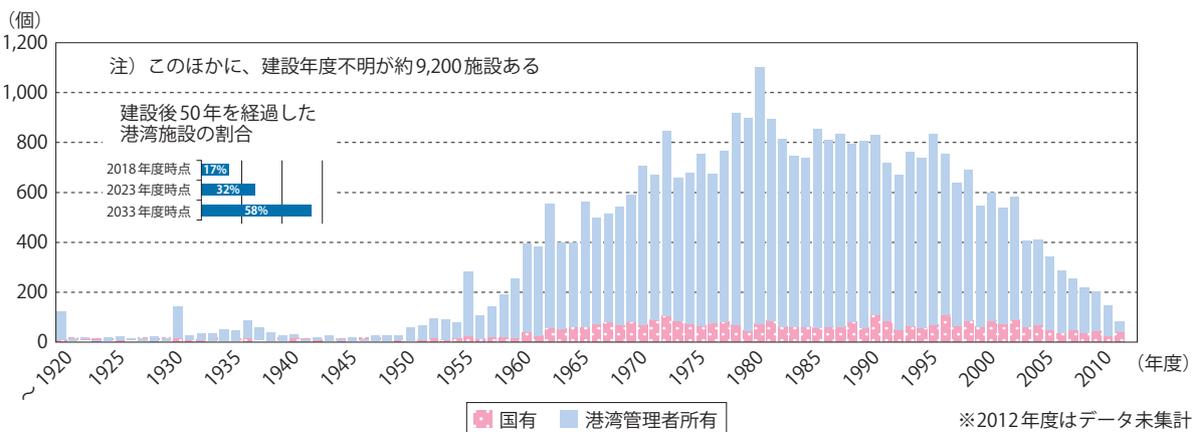
この他、建設後50年以上経過する施設の割合は、約5千ある港湾岸壁^{注8}については、2018年3月時点では約17%であるが2033年3月時点では約58%に（図表 I -2-1-12）、また、水門など約1万ある河川管理施設^{注9}については、2018年3月時点では約32%であるが、2033年3月時点では約62%になると予測されているなど、様々なインフラの老朽化が急速に進展する。

図表 I -2-1-11 建設年度別橋梁数



資料) 国土交通省

図表 I -2-1-12 建設年度別港湾施設数



※2012年度はデータ未集計

注7 建設年度不明の約23万橋については、割合の算出に当たり除いている。(2017年度集計)

注8 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出に当たり除いている。(2017年度集計)

注9 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設についてはおおむね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)(2017年度集計)

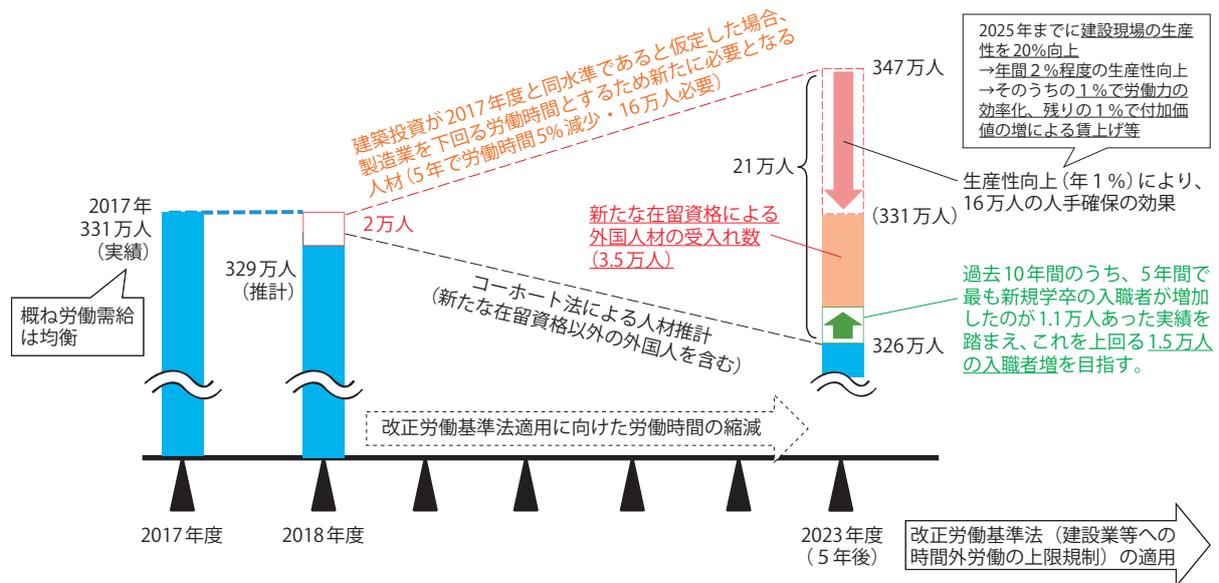
(2) インフラを担う人材の不足

(建設業の担い手不足)

老朽化するインフラが急増する中で、適切な維持管理を行うためには、効率的な点検や修繕等を実施する建設就業者の確保が必要となるが、2018年度（平成30年度）では、2017年度に比べて2万人の人材が減少している。これに加えて時間外労働の上限規制の適用を見据えて労働時間は製造業を下回る水準まで縮減すると、2万人の人材減少分と合わせて、2023年までに18万人程度の人材確保が必要となる。一方で、新たな在留資格以外の外国人の入職を含めても、2023年までに更に3万人程度の人材が減少する見込みである^{注10}。よって、これらを合わせると2023年までに21万人の人材不足を埋める必要がある。これに対し、生産性向上（年1%）により16万人程度の人材確保の効果と、新規学卒者の入植促進等により1.5万人、新たな在留資格の外国人の受入数を3.5万人程度の人材確保が必要と想定している（図表 I -2-1-13）。

老朽化対策における生産性向上のためには、点検の効率化やデータの整備・利活用、修繕における新技術・新材料の活用などが必要である。国土交通省では、NETIS（New Technology Information System）^{注11}等によりこれらの技術を評価し、積極的に現場への適用を行っていくこととしている。

図表 I -2-1-13 建設業における人手不足の将来見通し



資料) 国土交通省

注10 コーホート法（直近5年（2012年～2017年）の各年齢層における技能労働者数の変化率が将来にわたって維持されるものと仮定して、将来の各年齢層の建設技能者数を推定する手法）による推計。

注11 国土交通省が運営する、民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等で積極的に活用するためのデータベース。

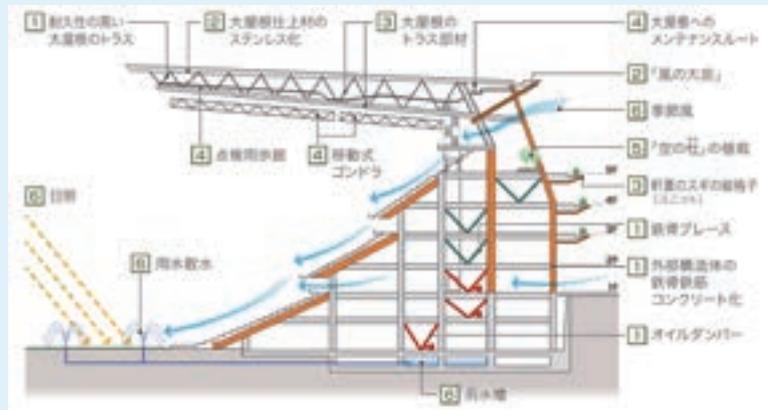
コラム

持続的な社会を目指して～新「国立競技場」にみる技術～

2021年（令和3年）に開催予定の東京2020大会のメイン会場となる新たな国立競技場が2019年11月30日に完成しました。その大きな特徴は、日本のスタジアムでは最大級の約60mの片持ちの大屋根構造となっていることです。もうひとつは、建物外周の軒庇（のきびさし）や、室内にも積極的に木材利用を図り、そして、アスリートや全ての観客席からよく見える大屋根裏の構造部材にも木材を利用した、温もりが感じられる日本的なスタジアムとなっていることです。ここでは、国立競技場の構造上の工夫、木材の利用方法及び維持管理について紹介していきます。

構造上の工夫の一つは、基礎から屋根まで大部分の部材を工場で造り、現場で組み立てていることです。これにより、全国どこからでも材料を調達することができ、天候に左右されず工期を確保できました。また、地震対策^{注1}としては、約60mの片持ち屋根の揺れを抑えるため、スタジアムでは初めての採用となる「ソフトファーストストーリー制振」構造としました。下の層は、柔らかいフレームで構成され、オイルダンパーを入れエネルギーを吸収し、2、3層スタンドは一般的なブレースで固めて、免震^{注2}に近い効果が出る制振^{注3}構造となっています。

木材を利用した屋根のトラス^{注4}は、鉄骨と木材のハイブリット部材で構成されています。木材は森林認証を得た集成材を利用し、強度が必要な部分にはカラマツを、それ以外はスギを使用しています。これらの木材については、国土交通省制定の木造計画設計基準^{注5}に沿った防腐防蟻処理を施すことにより、長期にわたっての耐久性と安全性を確保しています。また、屋根は鉄骨だけでもレベル2^{注6}の大地震に耐えられる設計となっていますが、想定以上の地震や台風などの強風でも変形を抑える余力として木材を使用しています。



提供：大成建設・梓設計・隈研吾建築都市設計事務所共同企業体



提供：独立行政法人日本スポーツ振興センター



提供：大成建設・梓設計・隈研吾建築都市設計事務所共同企業体

屋根トラスの木材の日常の点検は、トラスの下を全周にわたり走行するメンテナンス用のゴンドラを使用して目視確認を行います。木材自体は50～60年は取り換えの必要はないと想定されていますが、万が一、割れがあってもボルトを外して部分的に交換が可能です。その他も木材が使用されている軒庇の格子材（105mm×30mm）、競技場の内部の大和貼り^{注7}、木の障子なども小さな部材で構成しているため、部分的な交換が可能です。このように、新しい国立競技場は、50年、100年後も日本の代表的なスタジアムとして存在し続ける、持続的な建物です。

内装に使用されている写真



提供：独立行政法人日本スポーツ振興センター

我が国では、木材利用促進法^{注8}により公共建築物について国が率先して木材利用に取り組むとともに地方公共団体や民間事業者にも主体的な取組みを促し、木材全体の需要が拡大することを目指しています。2018年には、対象となる低層の国の公共建築物の木造化率が9割を超えました。木材の利用が内装にとどまらず、他の材料を組み合わせた構造材としての技術が成熟することで、高層建築物への利用など様々な可能性が期待されます。

CLT^{注9}を活用した国、地方公共団体の整備事例

嶺北森林管理署（高知県長岡郡本山町）



みやこ地下島空港ターミナル（沖縄県宮古島市）

注1 免震、耐震、制振

注2 建物と基礎との間に免震装置を設置して、地震の揺れを建物に伝えにくくする。

注3 建物内部に重りやダンパーなどの制振材を組み込み、地震の揺れを熱エネルギーなどに転換し、吸収する。

注4 三角形を基本単位とした集合体で構成する構造形式

注5 木造計画設計基準 <http://www.mlit.go.jp/common/001178738.pdf>

施設を50～60年使用する場合の外部に面する柱等には、木材の薬剤処理等を行い、塗装を施した上で屋根の先端（軒）から90cm内側に使用他

注6 構造物の耐震設計に用いる入力地震動で、現在から将来にわたって当該地点で考えられる最大級の強さをもつ地震動。

注7 板を1枚おきにズラして、少し重ねて張る方法のこと。仕上がりは、規則的な凸凹になる。

注8 公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律（第174回通常国会において成立、平成22年5月26日に公布され、同年10月1日施行。）

注9 Cross Laminated Timber（クロス・ラミネイティド・ティンバー）の略。板の繊維方向が直交するように交互に張り合わせた集成材

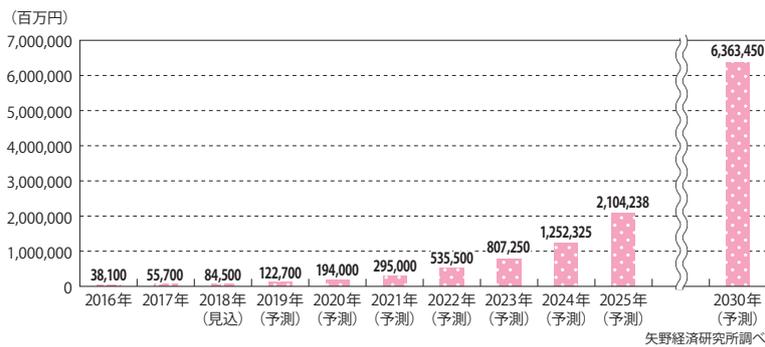
3 技術革新の進展

(1) 移動に関する予測

(MaaSの市場予測)

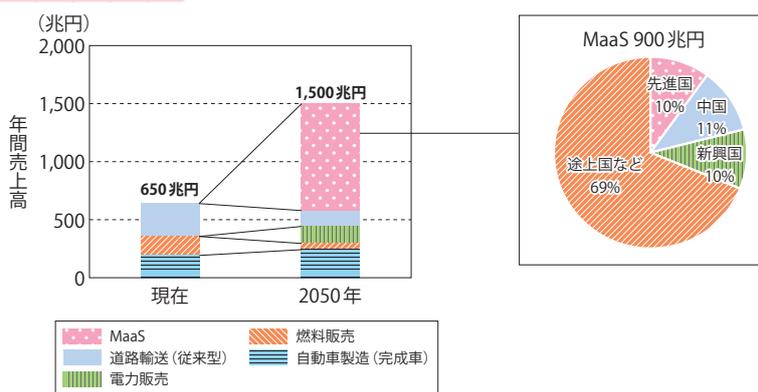
今後、MaaSの市場規模は急速に拡大していくと考えられており、2030年（令和12年）には国内市場が約6兆円、2050年までには世界市場が約900兆円にまで拡大するとの調査結果もある（図表 I -2-1-14、図表 I -2-1-15）。

図表 I -2-1-14 MaaSの市場予測（国内）



(注) 1 MaaSサービス事業者売上高ベース
 2 車両などのハードウェアやメンテナンス費用を除く
 3 本調査におけるMaaSとは、オンラインアプリまたはプラットフォーム（ウェブサイト）を用い、スマートフォンやICカードなどのモバイル機器を利用して予約・決済ができ、1台のモビリティ（自動車などの移動手段）に対して、複数のユーザが利用（共有）できる、あるいは1人のユーザが異なる事業者に関わらず、複数のモビリティを連続して利用できるサービスをさし、その対象分野は米国SAE（Society of Automotive Engineers）の分野に準じ、主要10分野とする。
 3 2018年見込値、2019年以降は予測値
 資料）（株）矢野経済研究所

図表 I -2-1-15 MaaSの市場予測（世界）

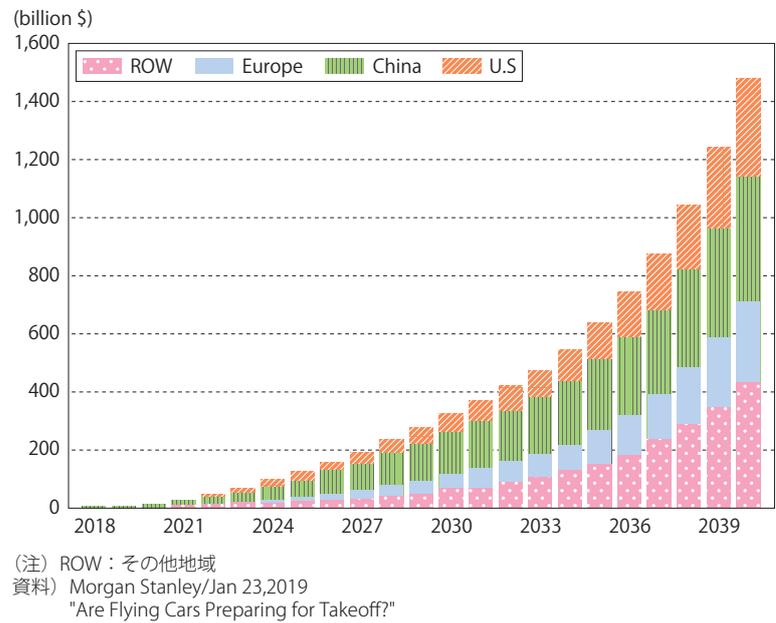


(注) 2050年にMaaSが先進国で50%、中国・新興国で75%、途上国などで100%普及すると仮定した場合の関連産業ごとの年間売上額を推計。ここでのMaaSは、自動走行する電気自動車のシェアリングによる道路輸送サービス（旅客・貨物）のほか、付随する情報提供サービスを指す。
 資料）（株）三菱総合研究所

(空飛ぶ車の将来予測)

モビリティ分野の新たな動きとして注目されている「空飛ぶクルマ」は、電動・垂直離着陸型・無操縦者航空機を1つのイメージに、世界各国で開発が進んでおり、我が国においても走行空間や制度整備の課題はあるが、都市部での送迎サービス、離島や山間部の新たな移動手段などにつながるものと期待されている。今後「空飛ぶクルマ」は、全世界的に普及していくことが予測されており、2040年（令和22年）までに、その市場規模は約160兆円規模になると考えられている（図表I-2-1-16）。

図表 I-2-1-16 空飛ぶ車の市場予測（世界）



(2) 社会インフラに関する予測 (スマートシティの展望)

ICT等の情報通信技術やAI等の情報処理技術の進展に伴い、交通や人流等の都市に関する様々なデータを活用し、都市の課題を解決していくスマートシティへの注目が高まっている。また、今後5Gが普及することにより、都市におけるデータの収集・分析は加速し、急速にスマートシティが整備されていくと考えられる。クラウドでのデータの管理やセンサーの整備等に関するスマートシティプラットフォームの市場^{注12}は、2018年（平成30年）から2025年の間に5,000億円拡大すると予測されている（図表I-2-1-17）。

図表 I-2-1-17 スマートシティプラットフォームの市場規模予測



クラウドでのデータの管理やセンサーの整備等に関するスマートシティプラットフォームの市場^{注12}は、2018年（平成30年）から2025年の間に5,000億円拡大すると予測されている（図表I-2-1-17）。

(シェアリングエコノミーの成長)

シェアリングエコノミー^{注13}は、ICTの進歩等により世界的に急速に成長している。2019年（令和元年）6月に閣議決定された「成長戦略フォローアップ」では、消費者等の安全を守りつつ、イノ

注12 野村総合研究所では、「都市において、建物間を横断してサービスを提供するための共通機能（認証技術や画像解析技術など）やインフラ管理を、クラウドなどを利用して提供するソフトウェア・サービスと、その実現に必要なカメラなどのセンサー・機器の配備に要する総額」を、スマートシティプラットフォーム市場と定義した。

注13 大きく区分すると①スペース（民泊、空き地、駐車場等）、②モノ（中古品、個人資産を個人間で売買等）、③スキル・時間（家事サービス等）、④移動（サイクルシェア等）、⑤お金（個人・法人等が寄付を募るクラウドファンディング等）が該当。

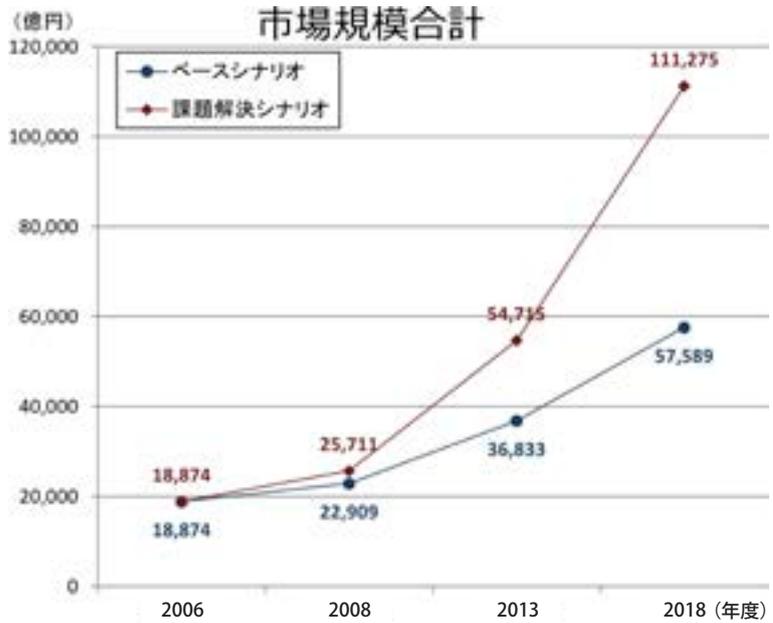
バージョンと新ビジネス創出を促進する観点から、その普及促進を図るとしている。

シェアリングエコノミーの市場規模は、2018年度では1.9兆円であると推計されており、現状のペースで成長すると2030年度は5.8兆円になると予測されている。これは、海運業、アパレル業^{注14}と同程度の市場規模となる見込みである。さらに、シェアリングエコノミーの認知度が向上し、個人が提供するサービスへの不安等が解決された場合は、市場規模は11.1兆円に拡大すると推計されている（図表 I -2-1-18）。これは、電子部品製造業、製薬業^{注15}と同程度の市場規模である。

（ドローンの活用拡大）

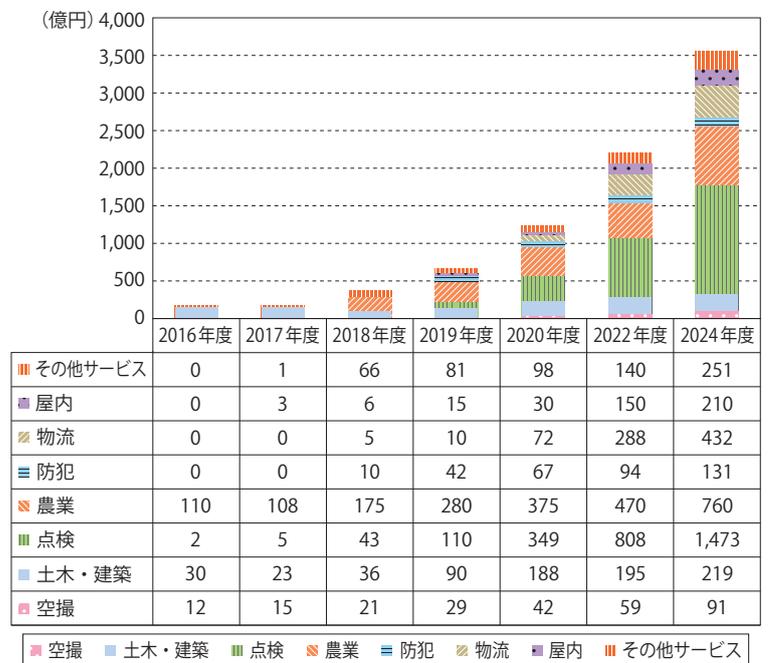
ドローンは、カメラや輸送用のボックスを搭載することで、活用の幅が広がり、様々な産業・分野において導入が進んでいる。人が直接行くことが難しい、あるいは危険が伴うようなところでの撮影・点検などでの活用が期待されるほか、人手不足が進行する建設業界や物流業界における生産性向上に寄与することが期待されている。ドローンのサービス別の市場規模予測を見ると、特に点検分野での拡大が顕著であり、2020年（令和2年）から2024年の4年間で4倍以上になるとされている（図表 I -2-1-19）。

図表 I -2-1-18 シェアリングエコノミーの市場規模の推計



（注）課題解決シナリオ：知名度が低い、個人が提供するサービスの利用への不安が解決した場合
資料）シェアリングエコノミー関連調査結果（（株）情報通期総合研究所、（一社）シェアリングエコノミー協会）

図表 I -2-1-19 ドローンのサービス別市場規模予測



インプレス総合研究所『ドローンビジネス調査報告書2019』

資料）インプレス総合研究所

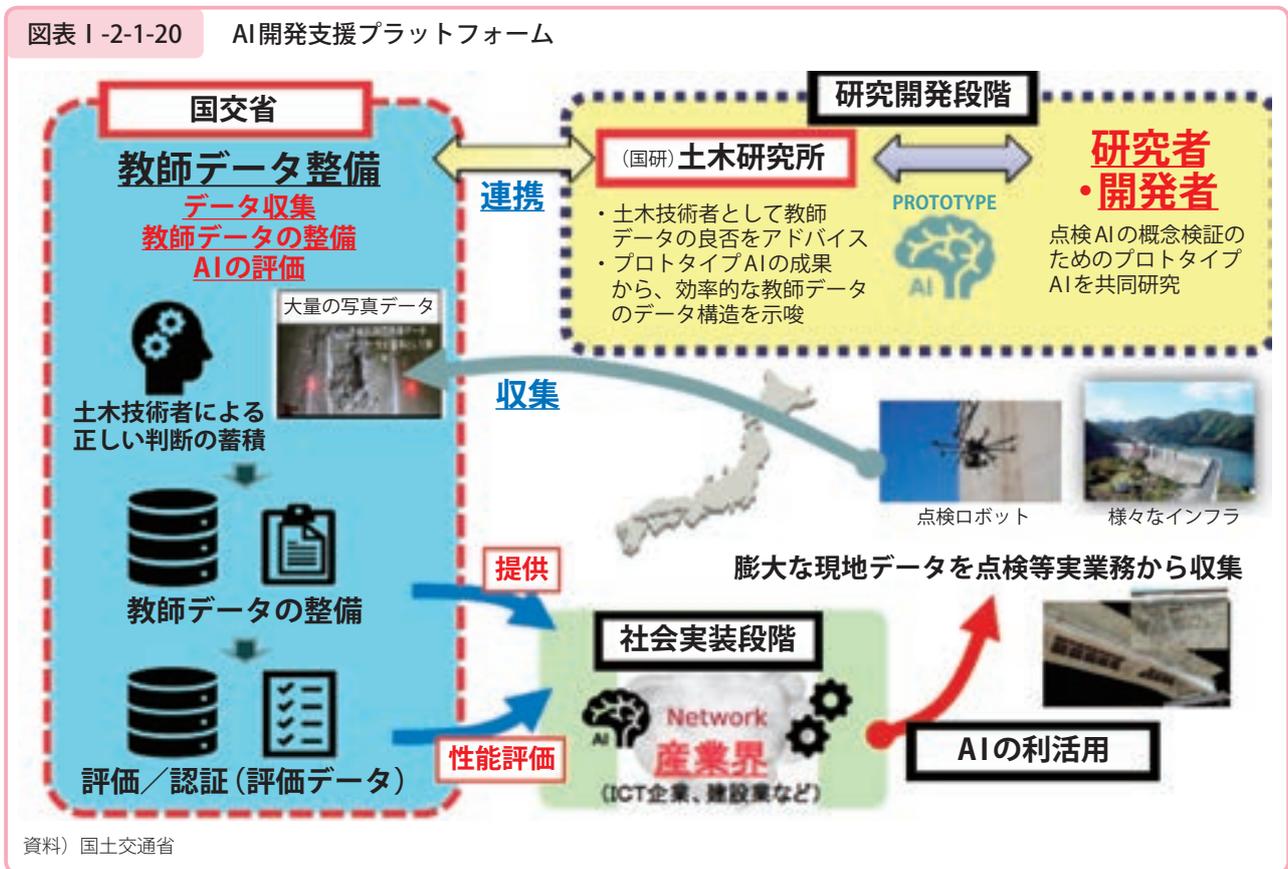
注14 比較した市場規模は業界動向サーチの平成27-28年の値（主要企業の有価証券報告書を元に作成）海運業5兆7,118億円、アパレル業5兆3,750億円、電子部品製造業11兆928億円、製薬業10兆7,684億円。シェアリングエコノミー関連調査結果（（株）情報通期総合研究所、（一社）シェアリングエコノミー協会）より。

注15 同上

(インフラ分野のAI研究開発)

インフラ点検においては、AIを活用することにより、ロボットにより入手したインフラの大量の点検画像を基に、迅速に補修の必要性等を判断することが可能となる。例えば、コンクリートについては画像からひび割れや汚れをAIが自動で判別し、変状を検出することができれば、人の判断を支援することが可能となる。このため、国土交通省では、産官学から成る「AI開発支援プラットフォーム」の立ち上げを検討している。これにより、国土交通省がロボットで取得した大量の点検画像（写真データ）に土木技術者の正しい判断を蓄積したものを「教師データ」として整備・提供し、開発されたAIの評価を通じて、民間の更なるAI開発を促進するとともに、研究開発成果を活用できる環境の整備を図ることとしている（図表 I -2-1-20）。この取組みを通じて、将来的にはAIによってインフラメンテナンスがより効率化するものと考えられる。

図表 I -2-1-20 AI開発支援プラットフォーム



資料) 国土交通省

令和2年8月7日
都市局公園緑地・景観課

「新しい生活様式」を心がけて公園をつかおう！4つのポイント ～ ニュー・ノーマルに対応した公園の活用を展開します ～

新型コロナに対応した「新しい生活様式」の定着が求められるなか、**感染対策に気をつけながら積極的に都市公園を利用していただくためのポイント**をまとめました。

地方公共団体と連携し、健康的で豊かな生活につながる公園の魅力や楽しみ方とあわせて、幅広く情報発信してまいります。

【概要】

- 都市公園は、身近な場所で散策、遊び、休息、スポーツなど健康的な生活に必要な活動を楽しめる貴重な屋外空間ですが、新型コロナの感染拡大により、一部の地域では公園全体や一部施設を閉鎖せざるを得ない状況も発生しました。
- このため、感染症対策の専門家からアドバイスをいただき、新型コロナウイルスの感染状況が変化する中でも継続的に公園を利用できるよう、注意していただきたい事項を「『新しい生活様式』を踏まえた身近な公園利用のポイント」としてまとめました。（添付資料①・②）
- 地方公共団体と連携して、公園の魅力や多様な楽しみ方（添付資料③）をあわせて情報発信することにより、多くの方に感染対策にも気をつけながら積極的に公園を利用していただける環境づくりを進めてまいります。

<公園利用の4つのポイント>

1. 体調が悪くときは利用を控える



- ☑ 発熱、咳、のどの痛みなど体調不良の際は外出を控えましょう

2. 時間・場所を選び、ゆずりあおう



- ☑ 混んでいると感じたら時間を変えるか別の公園を探しましょう
- ☑ 利用する時間はいつもより短めにしゆずりあいましょう

3. 人と人とのあいだをあげよう



- ☑ 他の利用者とは、できるだけ2m（最低1m）離れましょう
- ☑ 十分な距離をあげられる時は、マスクをはずししましょう

4. こまめに手洗いしよう



- ☑ みんながよく触れる場所に触ったあとは手洗いしましょう
- ☑ 家に帰ったら、まず手と顔を洗いましょう

添付資料：

- ① 新しい生活様式を踏まえた公園利用のポイント
- ② 【概要版】「新しい生活様式」を心がけて公園を使おう～4つのポイント～
- ③ 【参考】New Normal Park Life ポスター（全国都市公園整備促進協議会）

※ ③の資料は、全国都市公園整備促進協議会のHPに掲載されています。

<https://www.posa.or.jp/sokushin/>

<問い合わせ先>

都市局 公園緑地・景観課 曾根、大沢

TEL:03-5253-8111[32946、32954] 03-5253-8419(直通) FAX:03-5253-1593

緑とオープンスペースをフル活用し、 新型コロナに負けない健康的なライフスタイルへ ～身近な公園利用の4つのポイント：体調、ゆずりあい、距離、手洗い～

■「新しい生活様式」の中で、今こそ公園の力が必要！

身近な公園は、みどり豊かで開放的な環境の下で、散策、遊び、休息、スポーツなど、健康的な生活に欠かせない活動を楽しめる貴重な緑のオープンスペースです。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大により、一部の地域では、感染拡大防止策として公園全体や園内の施設を閉鎖せざるを得ない状況も生じました。

現在、「新しい生活様式」の定着が進んでいますが、感染予防のためには、一人一人の心と体の健康を保つことも重要です。感染症対策による活動制限・運動不足の長期化による影響として、ストレス蓄積、体重増加、生活習慣病の発症・悪化、腰痛・肩こり・疲労、体調不良なども指摘されてきています（コロナ禍の健康二次被害）。

新型コロナウイルスに負けない健康的なライフスタイルを支えるため、今こそ、全国約 11 万箇所（1人当たり約 10㎡）ある公園ストックの活用が求められています。

■身近な公園利用の4つのポイントを整理

今後、感染状況等が変化する中においても、誰もが公園を安心して利用できるよう、感染症対策の専門家等からの助言もいただいて、「『新しい生活様式』を踏まえた身近な公園利用のポイント」を整理しました。

多くの方々が、以下の4項目に気をつけ、マナーと思いやりを大切に、身近な公園を利用し、健康的で楽しい時間を過ごして頂けることを期待しています。

「新しい生活様式」を踏まえた身近な公園利用のポイント

ポイント① 体調が悪いときは利用を控える

- 新型コロナウイルス感染経路の中心は、人から人への飛沫感染及び接触感染です。
- 新型コロナウイルスに感染し、発症した際の症状は、発熱や咳が中心で、通常のかぜと見分けが付きにくいことが多いとされています。
- 発熱などのかぜ症状がある場合、公園を利用するために外出することは控えましょう。ご本人のためだけでなく、感染拡大の防止にもつながる大切な行動です。



ポイント② すいた時間・場所を選び、ゆずりあう

- 集団感染が生じた場の共通点を踏まえ、特に、密閉空間、密集場所、密接場面という3つの条件のある場について、感染を拡大させるリスクが高いと考えられていますが、屋外でも「密集・密接」には要注意とされています。
- 実際の公園の利用状況を確認し、混んでいる時間や場所を避けて利用しましょう。公園管理者が過去の混雑状況等の情報を発信している場合もあるので、事前に確認することも有効です。
- また、できるだけ多くの方が利用できるよう、利用する時間はいつもより短くし、ゆずりあいましょう。



ポイント③ 人と人との距離をあける

- 咳や大声をだすとしぶきが2mほど飛ぶことがあります。しぶきにはウイルスが含まれている可能性があり、他の人に病気をうつす可能性があります。
- 新型コロナウイルス感染症患者は、症状が出る前から感染を広げることが判明しているため、発症前の感染者との会話などで飛んだ飛沫にも注意が必要と考えられ、症状のない人でも2mの間隔を取ることが推奨されています。
- なお、十分な身体的距離を確保できずに会話する場合などは、他の方への感染リスクを下げるためマスクをしましょう。
※ 熱中症対策のため、身体的距離を確保できる場合はマスクを外しましょう。その他、乳幼児のマスク着用についても危険性が指摘されています。



ポイント④ こまめに手洗いをする

- 手や指についたウイルスの対策は、洗い流すことが最も重要です。手や指に付着しているウイルスの数は、流水による15秒の手洗いだけでも1/100に減らすことができます。
- 遊具など、多くの人に触れるもので遊ぶときは、こまめに手洗いをしましょう。手洗いができない場合は、手指消毒用アルコールを使うことも考えられます。
- 家に帰ったら、まず手や顔を洗うようにしましょう。石けんを使った手洗いは更に有効です。



注1) この資料は、主に地域住民が日常的に利用する身近な公園を念頭に「新しい生活様式」を踏まえた公園利用の基本的なポイントとその解説を示したものです。各公園の実際の利用については、これらポイントを踏まえつつ、それぞれの公園の特性や地域の実情等も考慮しながら行っていただくことが大切です。また、利用者におかれては、各公園の管理者から示されている注意事項等についても十分ご確認のうえ、利用ください。

注2) 屋外での活動における新型コロナウイルスの感染防止策等について、現段階で得られている知見等を踏まえ、この資料を取りまとめています。今後の知見の集積及び各地域の感染状況等によって、逐次見直しが行われることがあることに御留意ください。

【参考とした資料】

- ・ 新型コロナウイルスに関するQ & A（一般の方向け）（厚生労働省HP）
- ・ 新型コロナウイルスの消毒について（厚生労働省HP）
- ・ 咳エチケット（厚生労働省HP）
- ・ 新型コロナウイルス感染対策 スポーツ・運動の留意点と、運動事例について（スポーツ庁HP）
- ・ 新型コロナウイルス感染症について（国立がん研究センター東病院HP）
- ・ 乳幼児のマスク着用の考え方（小児科学会HP）
- ・ Visiting Parks and Recreational Facilities Protect Yourself and Others from COVID-19（CDC：アメリカ疾病予防管理センター）

【ご助言をいただいた専門家】

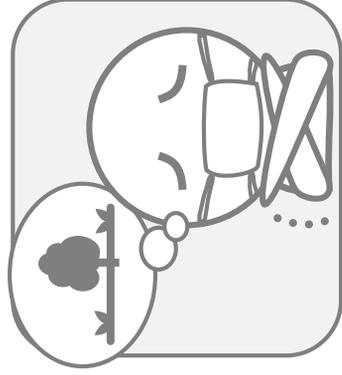
和田 耕治様（国際医療福祉大学 医学部公衆衛生学 教授）

榮留 富美子様（EIDOME Consulting 感染管理認定看護師）

「新しい生活様式」を心がけて公園をつかおう！…4つのポイント

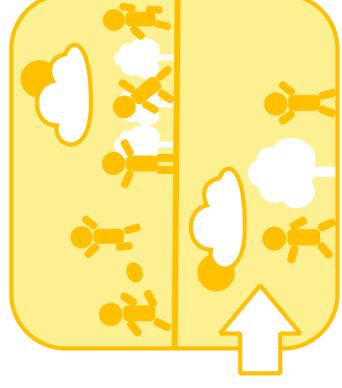
- 新型コロナウイルス感染症に備えた「新しい生活様式」の中では、**心と体の健康を保つため、体を動かしたり、屋外でリフレッシュすること**も大切です。
- 以下の4つのポイントに気をつけ、**マナー**と思いやりを大切に、**身近な公園を利用**しましょう。

1. 体調が悪いときは利用を控える



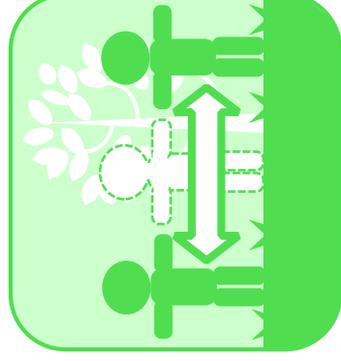
- ☑ 発熱、咳、のどの痛みなど体調不良の際は外出を控えましょう

2. 時間・場所を選び、ゆずりあおう



- ☑ 混んでいると感じたら時間を変えるか別の公園を探しましょう
- ☑ 利用する時間はいつもより短めにしゆずりあいましょう

3. 人と人とのあいだをあげよう

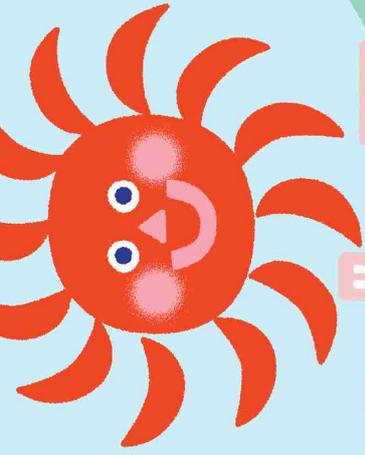


- ☑ 他の利用者とは、できるだけ2m（最低1m）離れましょう
- ☑ 十分な距離をあけられる時は、マスクをはずし
ましょう

4. こまめに手洗いしよう



- ☑ みんながよく触れる場所に触ったあとは手洗いしましょう
- ☑ 家に帰ったら、まず手と顔を洗いましょう



陽の光
光を浴びて
元気いっぱい。

New Normal Park Life

新たな日常×公園の魅力

大空
見上げれば
隣町にも
宇宙にもつながる
開放感。

そよ風

吹く風は
心地よい
自然の換気。

五感
色や匂いで
季節を感じる。
いきもの、花、木々との
リアルなふれあい。

広がり
天井や壁のない
広々とした空間。
食事もゆったり
気持ちよく。

木陰
木々の枝葉に
守られ
外でも涼しく。

**地域との
つながり**
リモートワークが
続いても
公園に行けば
誰かに会える。

公園はいつもあなたのそばにある！

新型コロナウイルス感染症の広がりにより外出を控えることが多く
なり、健康二次被害が指摘されています。屋外で気持ちよく過ごし、
感染症に負けない健康な心と体をつくることも大切です。
そんな中、身近な公園が注目されています。歴史的にも、都市に公
園をつくる大きな目的は衛生上の必要性とされ、「都市の肺」として

整備が進められてきました。そしていまでは全国に1人あたり10
㎡のストックがあります。身近な緑のオープンスペースで、リフレッ
シュしたり、体を動かしたりできるんです。
公園では、リモートでは体験できない五感で感じるリアルな体験が
待っています。



**もっと公園に
出かけましょう**

国立成育医療研究センター理事長 五十嵐 隆
子どものころと体の発達にとって、戸外で遊ぶ
ことはとても重要です。この時期であるからこそ、
公園を上手に利用していただきたいと思っています。

青空の下で エクササイズ

土や草の匂いを感じながら、大きく深呼吸。体を動かして活力を取りもどそう！

歩数計を持って でかけよう

草木や花を眺めながら歩くだけで、心も身体もリフレッシュ。坂道があればハイキング気分も味わえる。



土に触れて 自然を感じる

しゃがんで土いじり。地面を観るとバツタ、アリの巣、ダンゴムシ。

お気に入りの場所で ゆったり

芝生で寝ころんでOK！好きな場所で本を読んだり、音楽を聞いたり、緑を眺めてリラックスタイムをどうぞ。

シートひとつで どこでもカフェ

風通しのよい公園で、お気に入りのコーヒーを。

すぐ行ける 遊園地

プランコも滑り台もお家のすぐ近くに！小さな公園も子どもにとっては大きな遊園地。



アウトドアで やってみよう

太陽の下、フライングディスク、バトミントン。木陰でトランプ、将棋だって。たまには仕事も外で気持ちよく。遊び方も楽しみ方もあなただ次第。



生きもの探しの 大冒険！

セミの抜け殻、トンボの産卵…公園は、大自然への第一歩。まるで、様々な不思議や発見がある身近なジャングルです。

新しい生活様式で 公園を楽しむ方法 アイデア 無限大

New
Normal
Park
Life

草花と外遊び

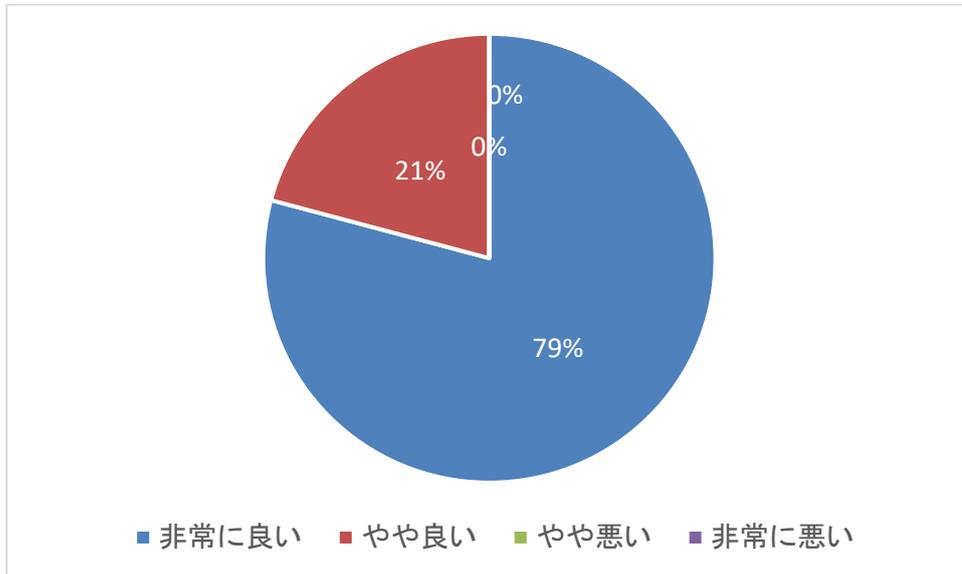
シロツメクサの花飾りや笹舟作り、オオバコ草相撲…草遊びで身近な草を知り、花の香りや季節を感じて、思い出づくり。

全国都市公園整備促進協議会 <https://www.posa.or.jp/sokushin/>

お近くの公園の情報は、市区町村のHPPなどで探すことができます。さあ、公園に出かけ、利用のルールを守って楽しい時間を過ごしましょう！

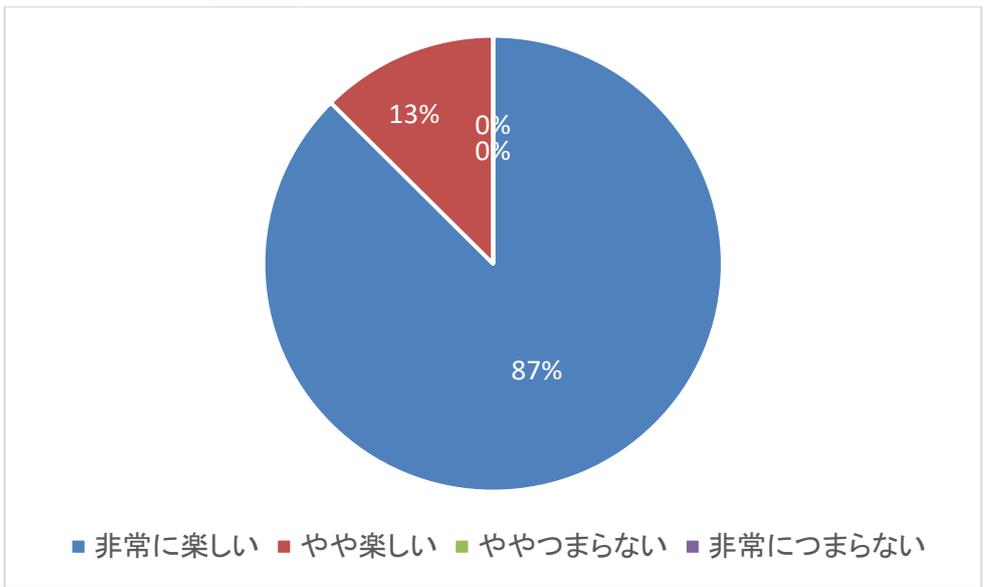
電動キックボード 試乗会 アンケート結果

1. 電動キックボードの操作性、乗り心地については、すべての参加者が非常に良い又はやや良いと感じている。



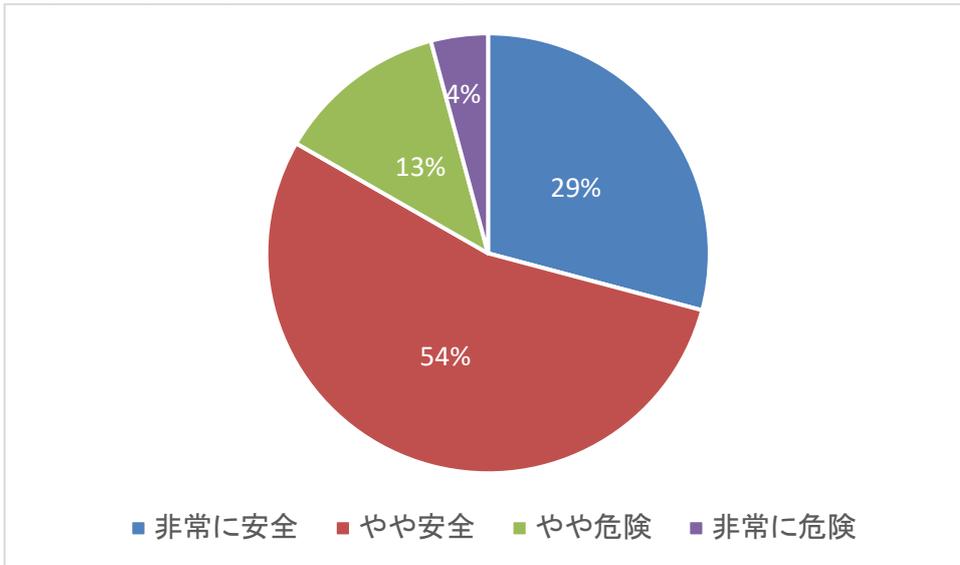
<p>回答理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 操作が楽 ■ 楽しい。こけそうで少し怖い。曲がる時に震える。 ■ 操作は簡易で乗り心地最高 ■ 自転車と同じ感覚で乗れる。 ■ 難しい操作もなく快適 ■ 操作はシンプルで分かりやすい ■ 運転方法も易しく乗り心地もとても良い。 ■ かんたんに乗車できる。 ■ 操作が簡単 ■ わかりやすい ■ 最初の乗り出しから、長距離走行含め乗り心地良かった。 ■ スムーズな操作性 ■ 操作が簡単 ■ 楽に移動でき、手軽でいいと思う。 ■ 草地は走りにくいが、各自速度を調整すれば良いので問題ないと感じた ■ 初めてだと緊張するので疲れる。震動が手にまで伝わる。 ■ 地面の震動が手に強く残っている ■ バランスが必要なので、手放してスピードボタンを押すのが難しかった。 ■ 平地では足を地に着ければ簡単に止まれるので安心できた。
-------------	---

2. 電動キックボードの楽しさについても、すべての参加者が非常に良い又はやや良いと感じている。



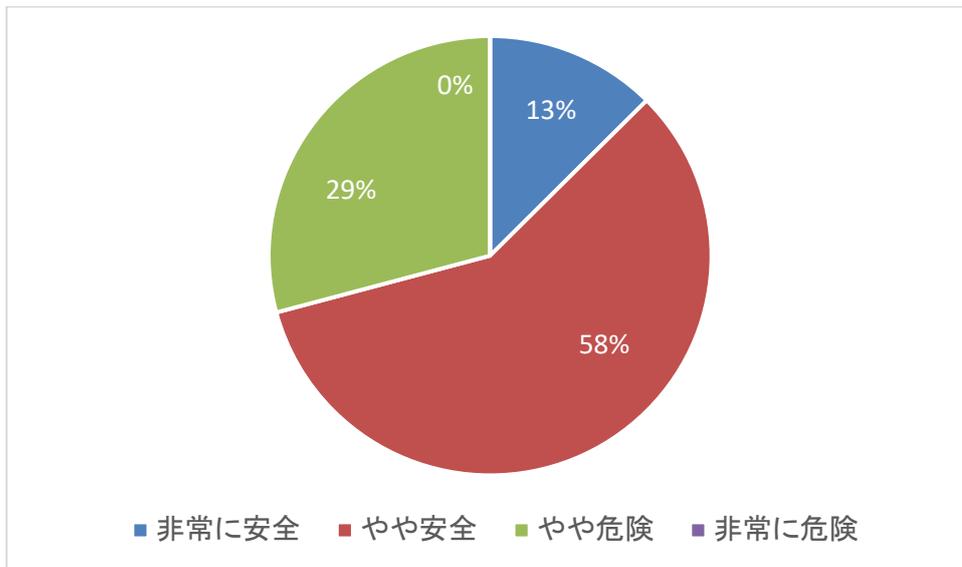
回答理由	<ul style="list-style-type: none"> ■ 速い。楽しい。 ■ 風を切る心地、風景を見る余裕がある。 ■ 景色を見る余裕もあり、運転しやすかった。 ■ 走るコースによっては気分が良い。 ■ 自転車よりも視点も高く、電動なので楽に楽しめる。 ■ サイクリングよりも楽なので、スピード感だけ楽しめて大変よい ■ ちょうどいいスピード感。 ■ 事前の講習などもなく、簡単に乗れる。 ■ スピードが出る。 ■ スピードを出せると楽しい、10km/hでは物足りない ■ 小・中学生はきびしいかも ■ 自転車よりも体力を使わず、風を感じながら快適な走行できるため。 ■ 普段より目線が高いため、また、基本的にどこでも走行可能なため、いつもとは違った風景を楽しめる。 ■ すごく楽。スピード感が気持ちいい。 ■ 移動がとても楽である。 ■ 移動が楽。爽快感。 ■ 遊び感覚として走行するのであれば楽しいとは思いますが
------	---

3. 「バスルート」を電動キックボードで走行してみた上での安全性については、危険と感じたのは全体の17%で8割以上が安全と感じている。



回答理由	理由
	■ 幅員に余裕があり、舗装も良い状態で非常に安全だった。
	■ 広い園路を走行するには危険は感じなかった。
	■ 簡単な操作
	■ 実際に車が走っている状況で検証したい
	■ 広くて走りやすい。たまに（路面が）でこぼこしている
	■ 安全ではあるが、歩行者、管理用車両混在すると不安
	■ 周りをキョロキョロすると、前の人とぶつかりそうになる。
	■ 通行量が多くなったらどうか不明だが、ハンドルを取られることもなかった。
	■ 実際に走ったらどうか
	■ 道幅が広く安全な感じがサイクリングロードよりも高い。
	■ 交差点部分の停止に問題。
	■ ハード面では安全。
	■ 平坦なので乗りやすかった。
	■ 車道を走る限りは、幅員もあるため、安全であった。
	■ 車輛との距離に関するルールを設ければ良い。但し、後方確認が難しいので、その点の安全性が気になる。
	■ 走行車線を分ける必要はあると思う。
	■ 運転者が不慣れな場合や、バスの死角に入り易い為（やや危険）。
	■ バスと並走しないと分からないが、道幅は広いので気をつければ大丈夫かもしれない。
	■ 夏のプール期のバスの運行量が多いので危険と感じた。

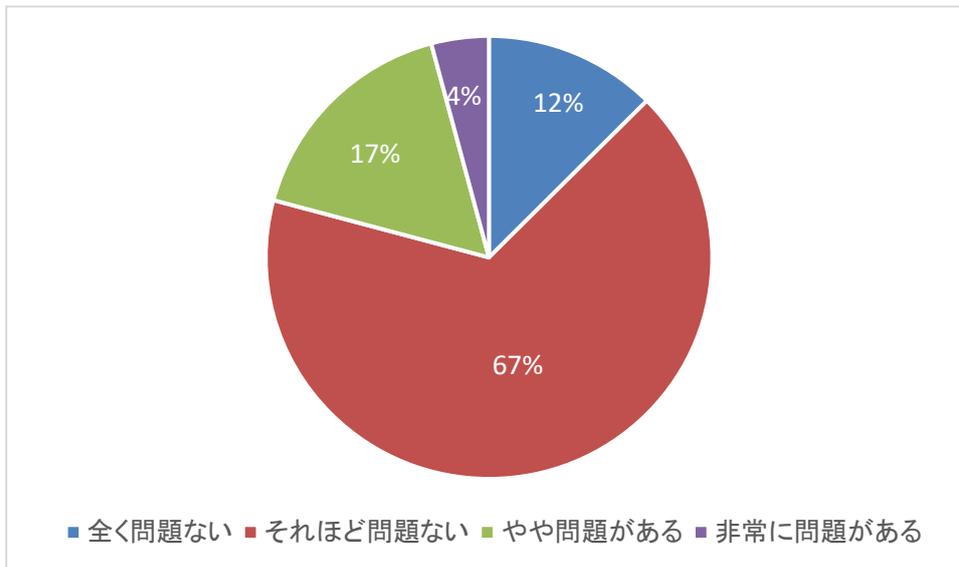
4. 「サイクリングロード」を電動キックボードで走行してみた上での安全性についても、やや危険と感じたのは全体の29%で、71%は安全と感じている。



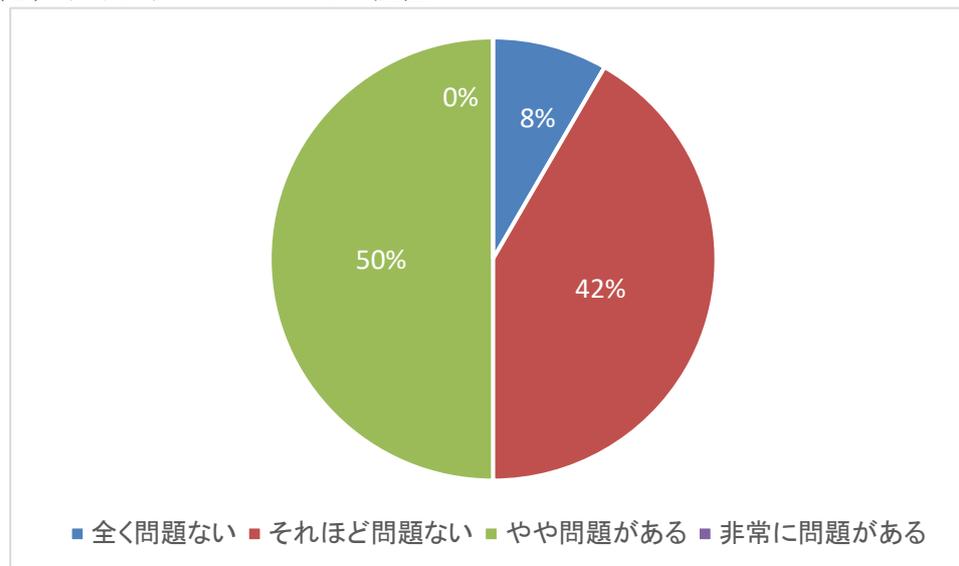
<p>回答理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 簡単な操作 ■ 実際の検証が必要 ■ 曲がる時にこけそう。慣れたら平気かもしれない。 ■ 園路（サイクリングロード）の舗装、修繕を定期的実施が必要 ■ 狭いので追い越しは難しい ■ 顔や枝やトンネルの天端があたらな心配。 ■ 通行量が多くなったらどうか不明だが、ハンドルを取られることもなかった。 ■ 人が多い場合は、周りに気をつけるなど、注意力が必要。 ■ 自転車との速度も同じくらいなので（やや安全）。 ■ 交差点部分の停止に問題 ■ 利用者が多いと不安 ■ 後ろの状況を確認するのが難しいと感じた。 ■ お互いに気をつければ大丈夫だと思う。 ■ 海中駅口のボックスカルバートは、頭をぶつける可能性。 ■ 自転車との衝突の可能性。 ■ 幅広い年齢層が自転車を利用するため、走行ルールをしっかりと定める必要がある。サイクロードの場合、道が狭い。 ■ 運転者の技量や舗装の段差等によるハンドルを取られることによる事故の恐れ ■ 道路幅が広くないとすれ違う所が狭く感じた。 ■ 道幅によっては、また家族の時は、自転車と並走できるか・・・ ■ 道幅が狭い。並走や追い越しがなされると危ない感じがする。 ■ 狭い園路や往来のある園路だとすぐに止まれないなど、少し危険を感じる場所があるかもしれません。
-------------	---

5. 電動キックボードに乗ってみて、自転車と混在して同じルートを走ることについては、バスルートでの混在走行は、79%が問題はないと感じている一方でサイクリングコースでは半数が問題があると感じている。

(1) バスルートでの混在



(2) サイクリングロードでの混在

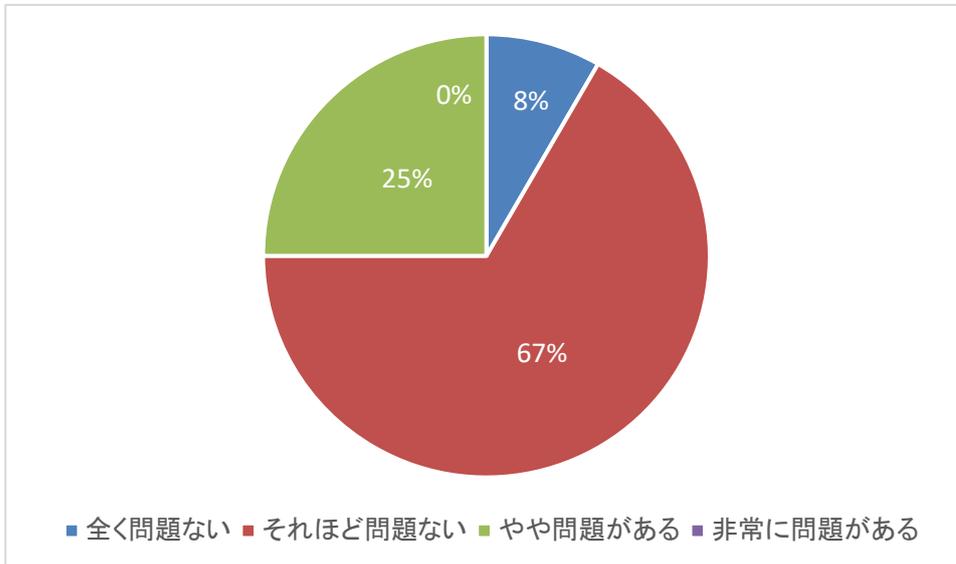


回答理由	理由
■ ■	一方通行であれば、減速も可能で運転しやすい。
■ ■	(サイクリングコースは) 狭いので (やや問題がある)。
■ ■	実際の検証が必要
■ ■	よそ見していると危ない
■ ■	バスや自転車の衝突に注意が必要。
■ ■	接触の恐れがありそう。
■ ■	キックボードの運転ルール (車両や自転車) への配慮が整えば、自己責任の明確性も出ると考えます。
■ ■	電動キックボードがルールを守れば良い。
■ ■	自転車との並走はやや危険 (スピードが違う)
■ ■	道幅によっては、また家族の時は、自転車と並走できるか……
■ ■	子供の自転車など、急に予測しない動きなど心配。
■ ■	道幅が狭いサイクリングロードは追い越しされると危ないと感じる。

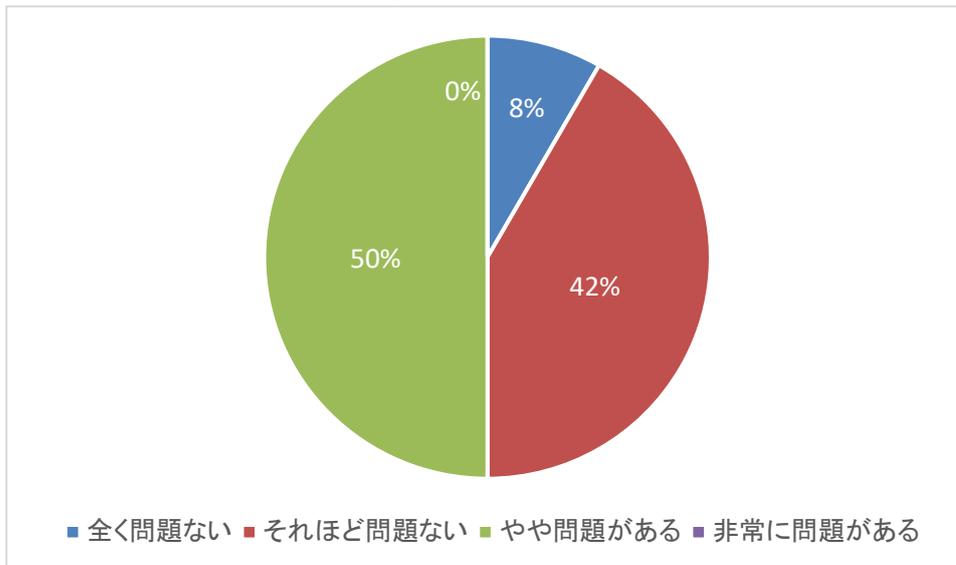
<p>バスルートは走行方向が混在すると危険度が高まるかもしれない。</p> <ul style="list-style-type: none">■ ■ 近い距離で後方から自転車が来ると少し驚き、ハンドルをとられやすい気がする。■ ■ 幅広い年齢層が自転車を利用するため、走行ルールをしっかりと定める必要がある。サイクロードの場合、道が狭い。■ ■ 自転車との速度も同じくらいなので（やや安全）。■ ■ バスが走っている時に走っていないので、実際の危険性が分からないけれど不安はある。■ ■ 運転者の技量や舗装の段差などによるハンドルを取られることによる事故の恐れ■ ■ スピードの調整が必要である。20kmは速く感じた。

6. 自転車に乗っていて、電動キックボードが混在して同じルートを走ることについては、
 バスルートでの併走では、75%が問題ないと感じている一方でサイクリングコースでは半数が問題
 があると感じている。

(1) バスルートでの併走



(2) サイクリングロードでの併走



回答理由	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ 双方に気をつけながらであれば問題なく思えた ■ ■ よそ見しているとぶつかる。 ■ ■ 歩いている人との区別がつかないので、目立たず工夫が必要。 ■ ■ 自転車との速度も同じくらいなので。 ■ ■ 自転車がキックボードにつかまって走ると危険。 ■ ■ 道幅によっては、また家族の時は、自転車と並走できるか・・・ ■ ■ 道幅がせまいサイクリングロードの方が追い越して危険を感じる。 ■ ■ スピードが出ている分、怖い。 ■ ■ キックボードに乗っている時と同じで後方から来られると驚く気がする。 ■ ■ 自転車とキックボードが一緒につかみすすむと危ない。 ■ ■ 幅員の違いと自転車利用の密度高い時の違い
------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> バスルートは、車の運転配慮も当然必要。 <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> キックボード利用者の肩をつかんで自転車をひっぱってもらう等のイレギュラーな行為が予想される。 <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> キックボードに追い抜かれる時にバランスを崩す人もいるかも。 <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 実際に走ったらどうか <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> バスが走っている時に走ってないので、実際の危険性が分からないけれど不安はある。 <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 思った以上にスピードが出る。モーター駆動の為、後ろから近づいても音がしない為、気が付きにくい。 <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 混雑時の検証必要 <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 混雑時に並走する時の接触等が気になります。 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> キックボードの走行速度上限を15km程度にすれば、並走時に恐怖感はないと思う。
--	--

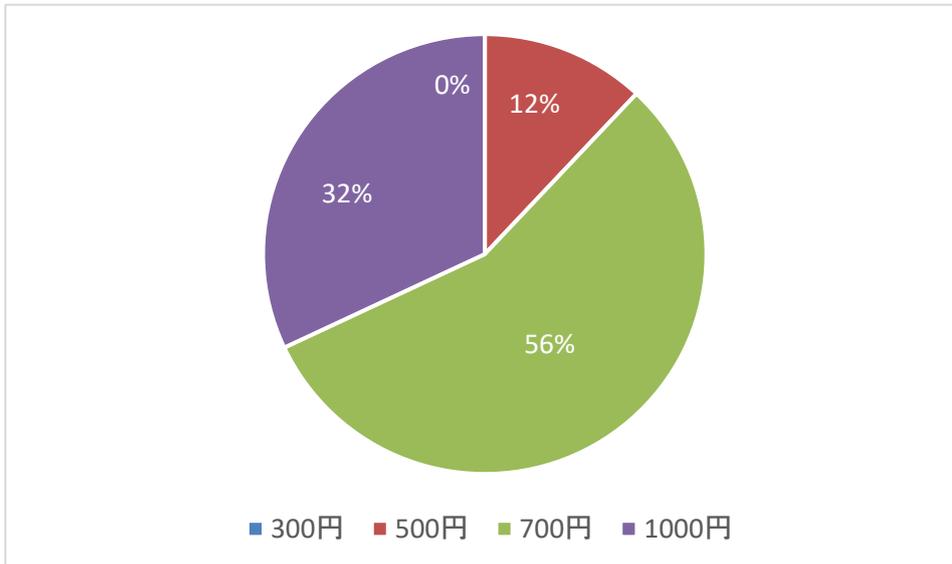
※はどちらも未選択

7. 海の中道海浜公園で電動キックボードを導入する場合に考えられる以下のケースについて、いくらまでなら料金を支払って利用したいと思うかとの問いには、

(1) - 1 貸自転車と同様 (3時間内乗り放題の場合) ※参考：貸自転車は500円

○700円が56%と一番多い

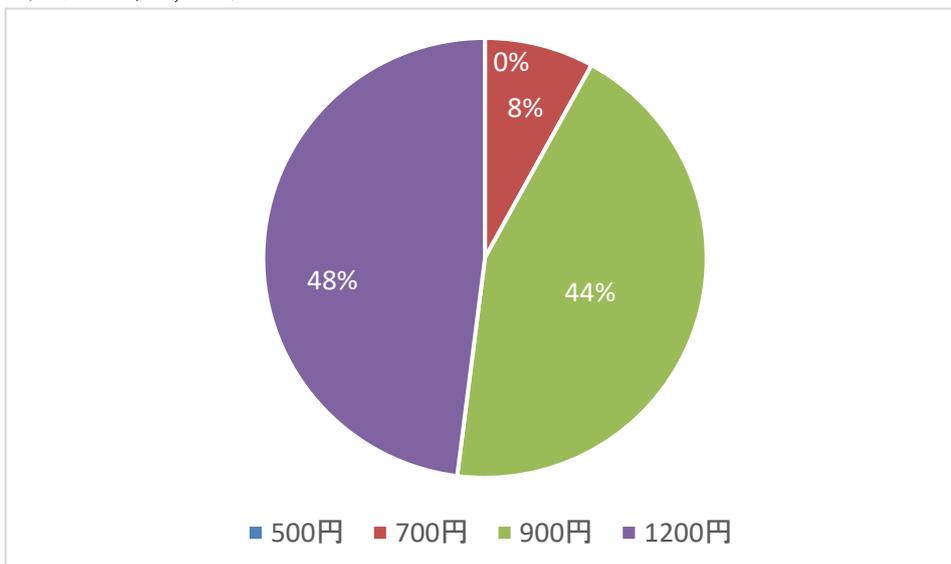
○平均では、772円



(1) - 2 貸自転車と同様 (1日乗り放題の場合) ※参考貸し自転車は700円

○1,200円が48%と一番多い

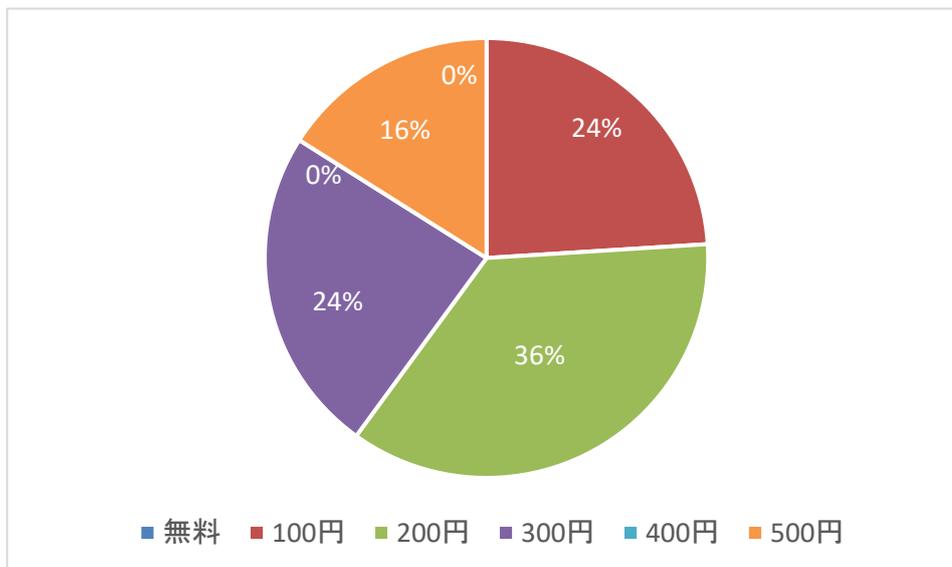
○平均では、1,028円



(2) 園内バスと同様1回毎(仮に今回のルートである海の中道口⇔動物の森前の片道料金)

○200円が36%と一番多い

○平均では、248円



8. 電動キックボードを試乗して感じた事、課題、要望など

<p>回</p>	<p>■自転車収益との棲み分けが必要</p>
<p>答</p>	<p>■まずはイベント（有料）で開始</p>
<p>欄</p>	<p>■スピードが出始めた時が怖い、慣れると楽しい。 ■坂道で設定スピードを超えると減速して驚いた。 ■道路脇の枝にぶつかるかもしれない。</p>
	<p>■運用規則、日常的な管理が非常に大変でしょうが、是非、本格導入に向けて頑張ってください。</p>
	<p>■ワクワクして感動した。</p>
	<p>■未来の交通手段は、電動キックボードになるのかな？</p>
	<p>■想像以上に難しい操作もなく、すぐ乗りこなせてすごく楽しかった。</p>
	<p>■キックボードの台数が増えた時、走りやすさが変わってくると思うので、そのあたりの安全性を徹底すれば人気が出ると思います。</p>
	<p>■多少高くても乗りたいと思えました。</p>
	<p>■スピードが思っていたよりも速く、自転車と併走するとスピードの差が大きかった。</p>
	<p>■電動キックボードを借りる場合は、キックボードのみ使用するグループにする方がよい。</p>
	<p>■自転車よりも視点が高いので、樹木など、高い位置まで当たらないようにチェックする必要がある。</p>
	<p>■すごく楽しい乗り物だと思いました。一方で楽にスピードが出るので、安全管理をどうしていくのか利用上のルール策定がポイントになるかと思っています。</p>
	<p>■段差があるとクッション性がないので、やや危ない。</p>
	<p>■砂地はタイヤをとられて危ない。</p>
	<p>■適度なスピード感心地よい。</p>
	<p>■交差点部分の安全性確保が問題。</p>
	<p>■荷物をもったお客さんが利用できる環境。</p>
	<p>■タイヤが足をもっていられる砂地の走行制限</p>
	<p>■可能であれば、交差路付近の減速</p>
	<p>■思った以上に安全性はあるが、乗り方やルールを守らないと思わぬ事故につながることもあるかもしれません。</p>
	<p>■大人であれば問題はありますが、子供が乗るのは心配があります。</p>
	<p>■とても楽しかったです。</p>
	<p>■利用可能な年齢（制限）、条件はありますか？セグウェイでは様々な条件がありました。</p>
	<p>■砂地では危険なこと、注意事項としてお話をされた方が良いかと思っています。</p>
	<p>■ある程度の走行は非常に利便性を感じた。</p>
	<p>■広いスペースがあれば安全に思えるが、狭いスペースだと危険もある気がする。</p>
	<p>■来園者が利用すると利用者同士での競走など、利用上の注意事項の検討が必要かもしれません。</p>
	<p>■小さい子には運転が難しいと思う。</p>
	<p>■急ブレーキが出来ないので危ない。</p>
	<p>■とてもよかった。サイクリングコースのみであればとてもいいと思う！</p>
	<p>■とても楽しい乗り物で、公園に適した乗り物だと思います。一方で、楽しすぎてやんちゃな乗り方を抑止するルールづくりと制限速度（10～15km）設定が必要かと思っています。</p>
	<p>■キックボード自体の機能や、安全性、走行性は申し分なく、非常に楽しく試乗できた。これを海中での利用に落とし込む際のルール設定（特に安全性）をしっかりとつめていく必要があると感じました。</p>
	<p>■非常に便利で楽しいツールだと思うが、走行ルート、年齢制限、自転車が問題なく乗れる技量は最低限必要、又、運用した場合、必ず事故が発生するので保険や責任の所在などを予めしっかり定めておき、運転者に自己責任の同意書に一筆もらおうと良いと</p>

思う。

- 子供用の電動キックボードが欲しい。(手動でも)
- すごく楽しかったので、1日2000円でもいいと思う。お試し5分100円などを入れてもいいかもしれない。
- 園内も走行可能になると、移動が楽で行ったことのないエリアにも行けて新しい発見がいっぱいできると思う。ただ、歩行者優先など、ルール作りは必要だと思う。
- 通常のキックボードを持ち込み可能にしないと子供がかわいそう…
- 仮に園内に置くとしても自転車の車庫はパンパンなので置き場を決める必要がある。
- 整備を自転車スタッフに依頼するような話しっぷりだったが、その辺の整理がいる。
- ある程度のダート(砂等)に対応するようなタイヤが良いかも。
- 子供と一緒に利用をある程度考えておいた方が良いかも。
- 利用料金に、保証金等も必要か…？ ただ、めちゃめちゃ楽しかった！

各エリアの利用状況

公園全体（パークエリア）のエリア区分

C

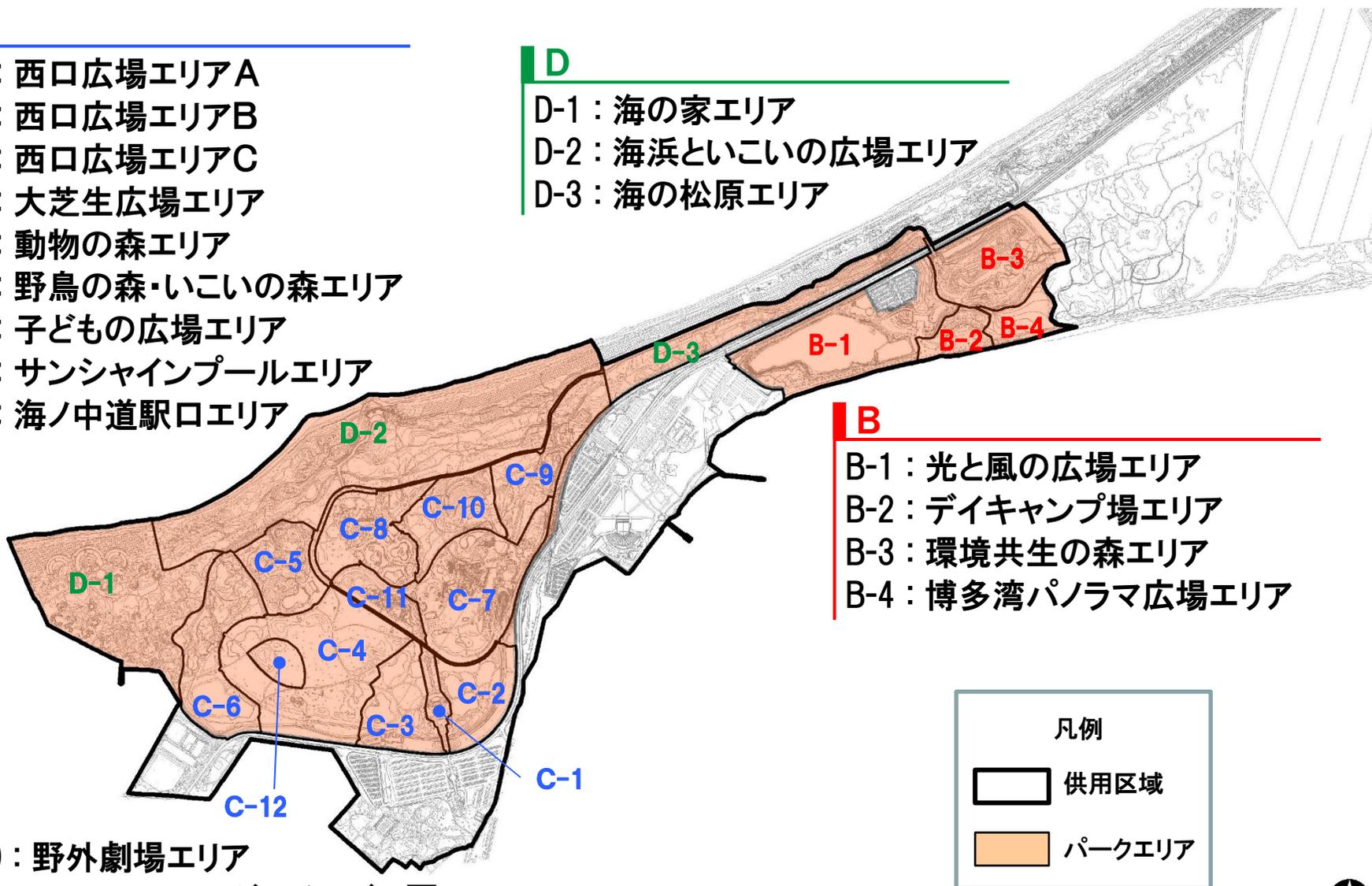
- C-1：西口広場エリアA
- C-2：西口広場エリアB
- C-3：西口広場エリアC
- C-4：大芝生広場エリア
- C-5：動物の森エリア
- C-6：野鳥の森・いこいの森エリア
- C-7：子どもの広場エリア
- C-8：サンシャインプールエリア
- C-9：海ノ中道駅ロエリア

D

- D-1：海の家エリア
- D-2：海浜といこいの広場エリア
- D-3：海の松原エリア

B

- B-1：光と風の広場エリア
- B-2：デイキャンプ場エリア
- B-3：環境共生の森エリア
- B-4：博多湾パノラマ広場エリア



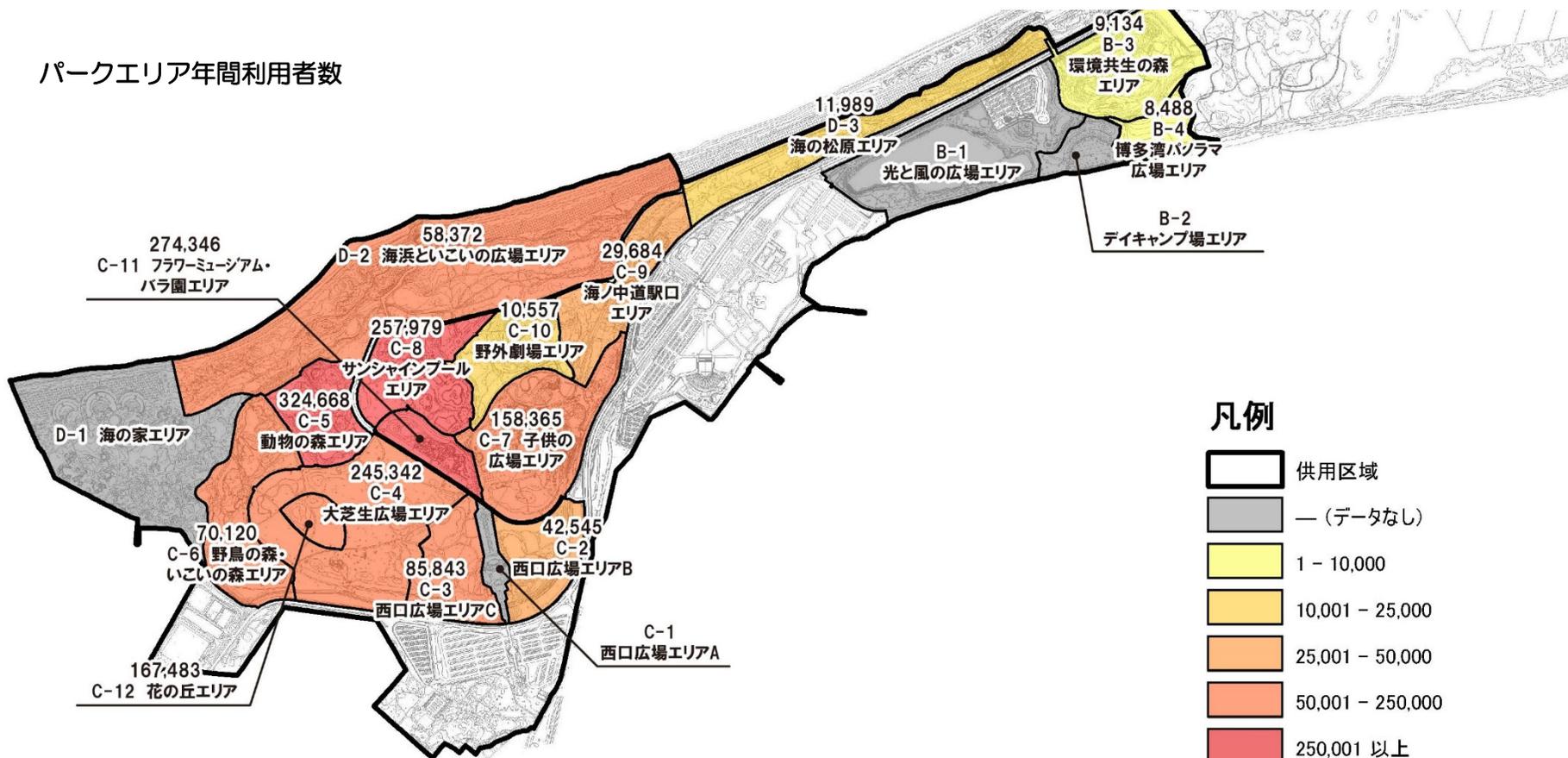
- C-10：野外劇場エリア
- C-11：フラワーミュージアム・バラ園エリア
- C-12：花の丘エリア

0 250 500 1,000メートル

エリアごとの利用状況 ①利用者数(日常利用)

- 利用実態調査の結果を基に、エリア毎の日常利用の多寡の傾向把握を行った。
- C地区は、動物の森、プール、フラワーミュージアムあたりに利用が集中している一方、野外劇場エリア、海の中道口エリア、西口広場エリアBは比較的用户数が少ない
- B地区・D地区は、C地区に比して利用者が少ない。

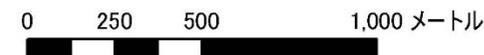
パークエリア年間利用者数



凡例

- 供用区域
- (データなし)
- 1 - 10,000
- 10,001 - 25,000
- 25,001 - 50,000
- 50,001 - 250,000
- 250,001 以上

単位: 人



※利用実態調査による施設利用割合に基づき算出
 (算出手順) : ①パークエリアの利用者数に、利用実態調査における施設利用割合 (H28-30平均) を乗じて個別施設の利用者数を算出
 ②各エリア内で最も多い施設利用者数を当該エリアの利用者数とした
 ※B-1、B-2、C-1、D-1エリアは、エリア内に調査で聞き取った施設がないため、対象外

エリアごとの利用状況 ③まとめ

- 日常でも、イベント時でも利用者が多いエリアは、C-5動物の森エリア、C-11フラワーミュージアムエリアなど。
- B地区・D地区はC地区に比して日常利用・イベント利用も少ない。また、C地区の中でもC-9海の中道口エリア、C-2西口広場エリアBは日常利用・イベント利用とも少ない。

●エリア別年間利用者数・イベント参加者数(H28-30平均) 順位

利用者数			イベント参加者数		
順位	エリア	利用者数 (人/年)	順位	エリア	参加者数 (人/年)
1	C-5動物の森エリア	324,668	1	C-10野外劇場エリア	73,760
2	C-11フラワーミュージアム・バラ園エリア	274,346	2	C-11フラワーミュージアム・バラ園エリア	58,383
3	C-8サンシャインプールエリア	257,979	3	C-5動物の森エリア	54,470
4	C-4大芝生広場エリア	245,342	4	C-1西口広場エリアA	44,001
5	C-12花の丘エリア	167,483	5	C-7子どもの広場エリア	40,080
6	C-7子どもの広場エリア	158,365	6	C-4大芝生広場エリア	37,899
7	C-3西口広場エリアC	85,843	7	C-6野鳥の森・いこいの森エリア	29,787
8	C-6野鳥の森・いこいの森エリア	70,120	8	B-1光と風の広場エリア	5,882
9	D-2海浜といこいの広場エリア	58,372	9	B-4博多湾パノラマ広場エリア	4,533
10	C-2西口広場エリアB	42,545	10	D-2海浜といこいの広場エリア	4,171
11	C-9海ノ中道駅ロエリア	29,684	11	B-3環境共生の森エリア	1,370
12	D-3海の松原エリア	11,989	12	C-3西口広場エリアC	335
13	C-10野外劇場エリア	10,557	13	C-12花の丘エリア	120
14	B-3環境共生の森エリア	9,134	14	B-2デイキャンプ場エリア	33
15	B-4博多湾パノラマ広場エリア	8,488	15	C-9海ノ中道駅ロエリア	7
—	B-1光と風の広場エリア	データなし	16	C-2西口広場エリアB	0
	B-2デイキャンプ場エリア			D-3海の松原エリア	0
	C-1西口広場エリアA		—	C-8サンシャインプールエリア	データなし
	D-1海の家エリア			D-1海の家エリア	

※利用実態調査による施設利用割合に基づき算出
 (算出手順) : ①パークエリアの利用者数に、利用実態調査における施設利用割合(H28-30平均)を乗じて個別施設の利用者数を算出
 ②各エリア内で最も多い施設利用者数を当該エリアの利用者数とした
 ※B-1、B-2、C-1、D-1エリアは、エリア内に調査で聞き取った施設がないため、対象外

※H31-35運営維持管理業務実施要項(別紙17)、及びH30年度イベント実績資料より、エリア毎にイベント参加者数を計上
 ※参加者数を「イベント期間中來園者数」として計上しているイベントは除く

各エリアの整備状況、 公園内外のアクセスの現状

1. 各エリアの整備状況

公園全体（パークエリア）のエリア区分

C

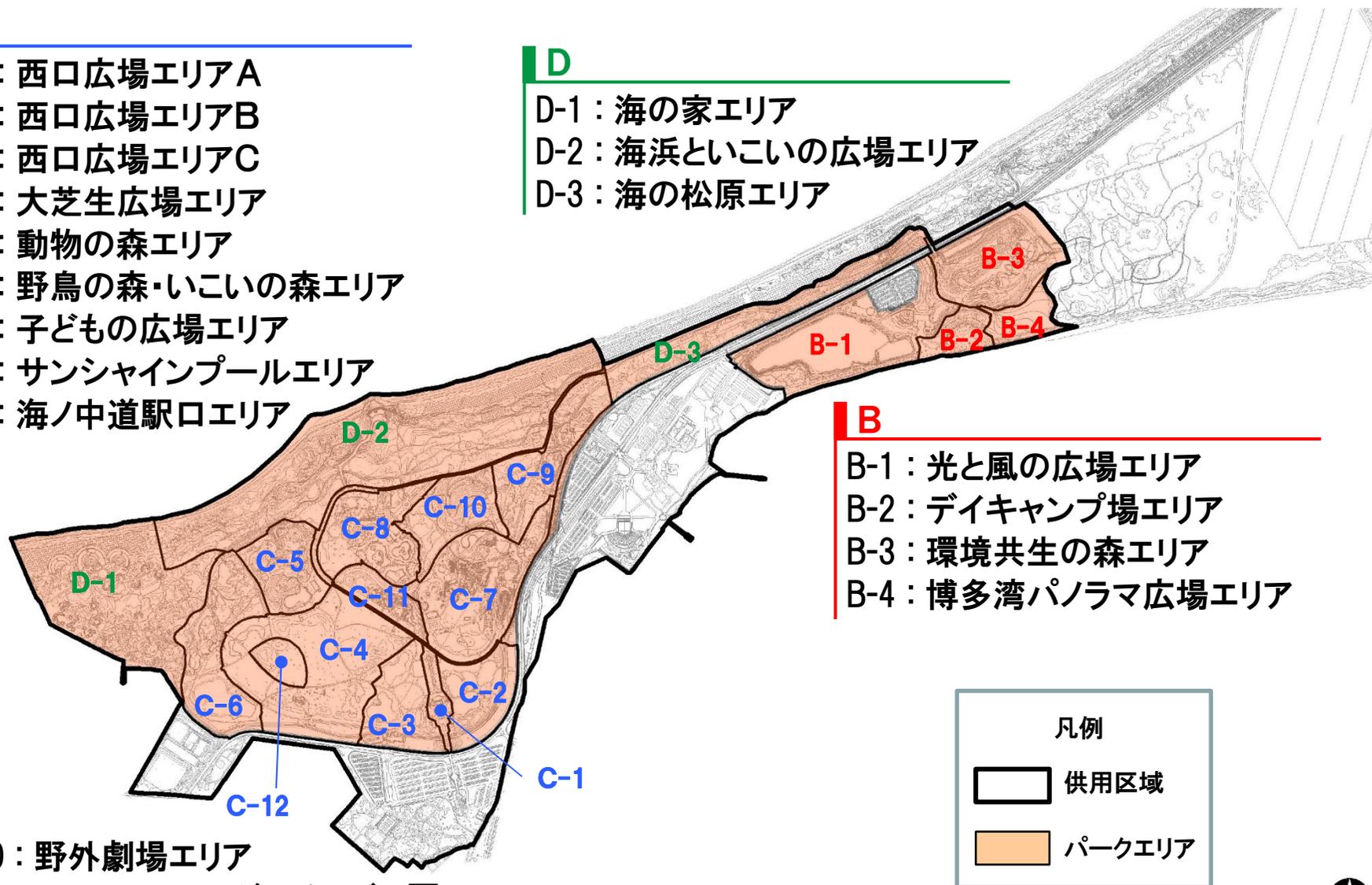
- C-1：西口広場エリアA
- C-2：西口広場エリアB
- C-3：西口広場エリアC
- C-4：大芝生広場エリア
- C-5：動物の森エリア
- C-6：野鳥の森・いこいの森エリア
- C-7：子どもの広場エリア
- C-8：サンシャインプールエリア
- C-9：海ノ中道駅口エリア

D

- D-1：海の家エリア
- D-2：海浜といこいの広場エリア
- D-3：海の松原エリア

B

- B-1：光と風の広場エリア
- B-2：デイキャンプ場エリア
- B-3：環境共生の森エリア
- B-4：博多湾パノラマ広場エリア



- C-10：野外劇場エリア
- C-11：フラワーミュージアム・バラ園エリア
- C-12：花の丘エリア

0 250 500 1,000メートル

主なエリア・施設の歴史 ①C1~C3西口広場エリア



- 当初開園時から供用している公園のメインエントランスエリア。
- 当初レストランだった水辺の広場レストハウスは、H6年から無料休憩所として利用。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)



S56年 西口ゲート



S56年 スカイシェルター



S56年 カナール



S56年 水辺の広場レストハウス

H6レストラン営業終了(無料休憩所)



H4年
(開園10周年記念誌より)



現況



虹・彩の花壇



虹・彩の花壇

主なエリア・施設の歴史

②C-4大芝生広場エリア、C-12花の丘エリア



- 当初開園時から供用している本公園で最も広大な広場空間を有するエリア。H2年にレストハウスを整備、H11年にUDに対応した大型複合遊具の新設を行っている。
- H19年に大規模花修景を展開できる花の丘を整備。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)



S56年 大芝生広場



H2年 大芝生広場レストハウス



H4年以前(詳細時期不明) パターゴルフ



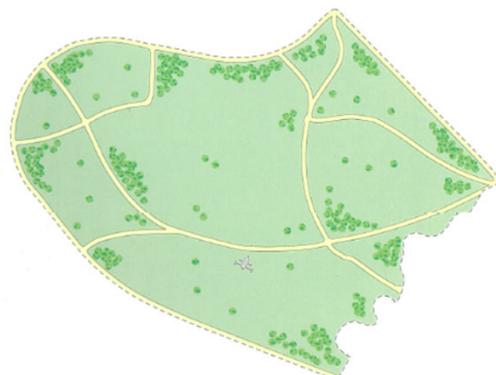
S58年頃 海賊船遊具

(H16撤去)



H11年 スカイドルフィン(UD対応遊具)

H19年 花の丘



H4年
(開園10周年記念誌より)



現況

主なエリア・施設の歴史 ③C-5動物の森エリア



- 当初開園時から供用している、動物を身近に観察し、触れあえるエリア。
- 継続的に動物舎の増設・改修等を実施。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)

S56年 動物の森レストハウス、水鳥の池、展望の丘



S56年 各種動物舎



●H13年
クモザル島 改修

●H20年 ●H23、24年 一部動物舎改修
リスザル島 改修

H2年 インコ舎

●H19 改修

H5年 ツル舎



H10年 ウマ舎、クジャク舎

●H23 オシドリ舎(クジャク舎改修)

H11年 プレーリードッグ展示場

H15年 ふれあい動物舎



H20年 動物の森管理棟舎新築

H30年
ヒツジ舎、ミ
ナガヤギ舎、
治療室)

■約50種500点の動物を飼育



H4年
(開園10周年記念誌より)



現況



モルモットの抱っこ体験



動物餌やり体験

主なエリア・施設の歴史 ④C-6野鳥の森・いこいの森エリア



- 池や松林等の自然を主体としたエリア。段階的に供用区域を拡大。
- 平成11年に森の家を整備し、自然体験の拠点として様々なプログラムを実施。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)



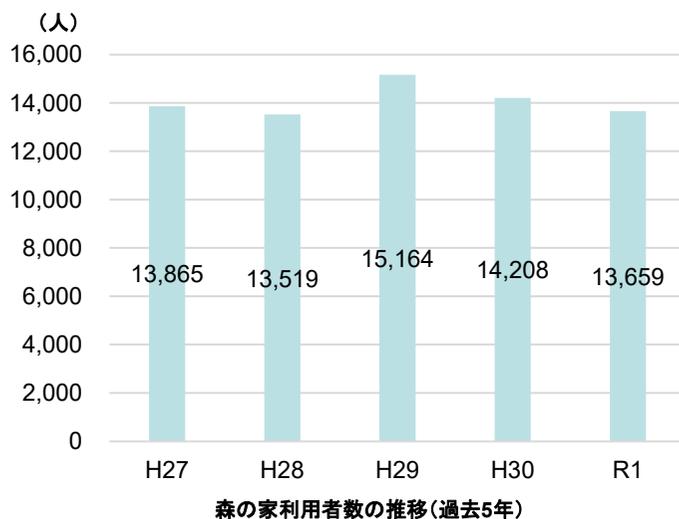
S58年 野鳥の森



H1年 いこいの森



H11年 森の家



現況

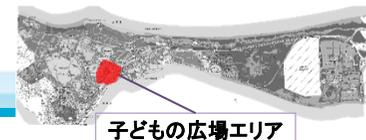


松林保全の取り組み

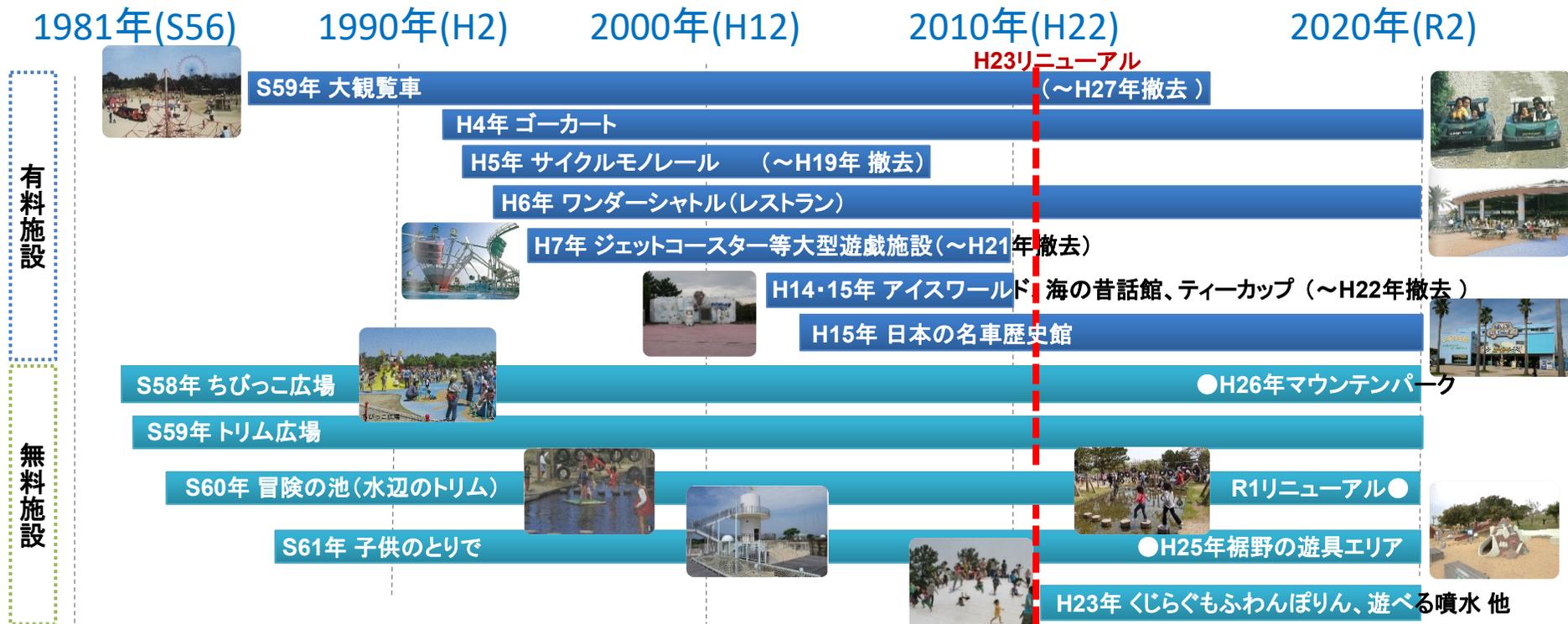


森の家の製作体験

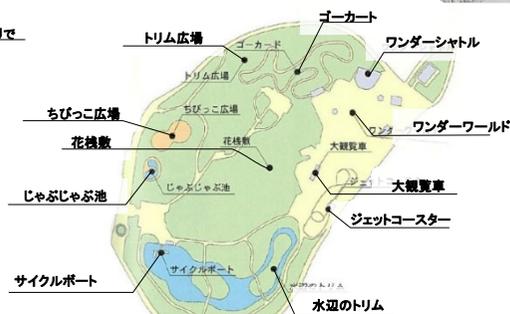
主なエリア・施設の歴史 ⑤C-7子どもの広場エリア



○ 子供が遊べる遊具が充実したエリア。有料施設である観覧車やジェットコースター等はH20以降順次撤去。H23年度から無料遊具を主体としたエリアにリニューアル。



H4年
(開園10周年記念誌より)



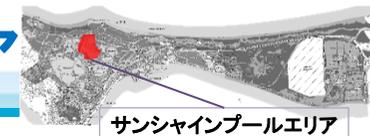
H15年
(開園20周年記念誌より)



現況

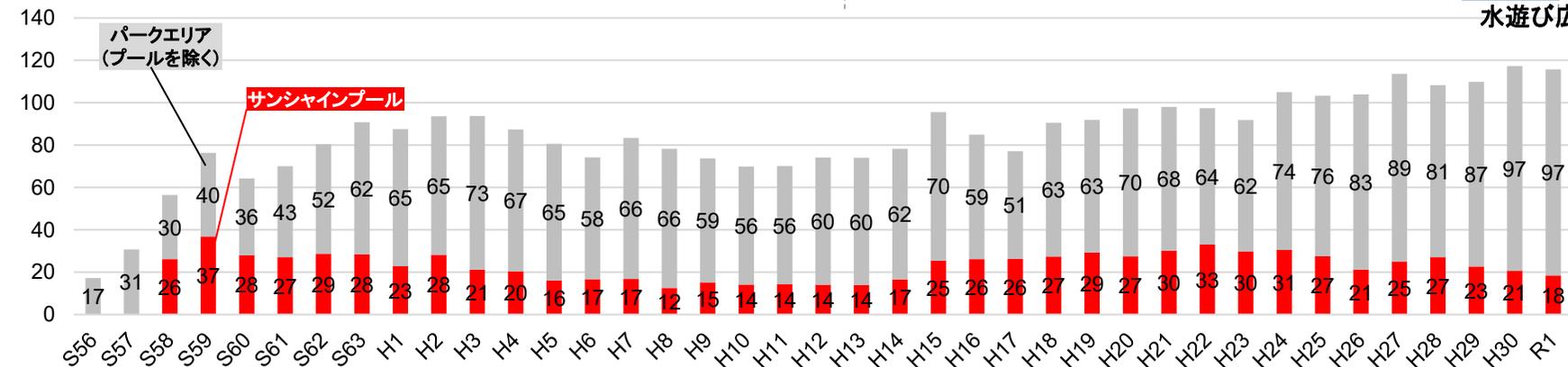
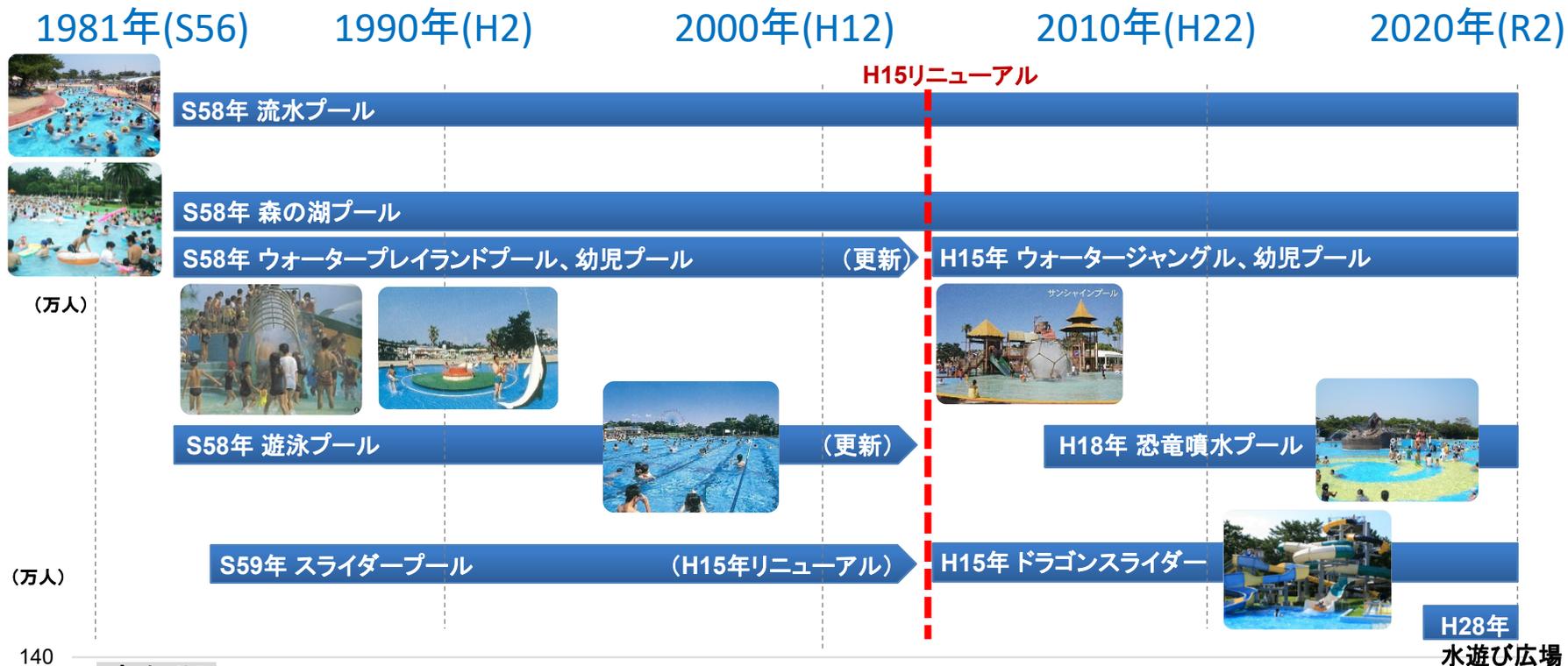
主なエリア・施設の歴史

⑥C-8サンシャインプールエリア

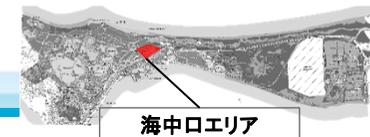


サンシャインプールエリア

- S58年からオープン。施設の老朽化、陳腐化等からH15年度に一部施設のリニューアルを実施。リニューアル後は利用者が回復。パークエリア入園者の2～3割を占める。



主なエリア・施設の歴史 ⑦C-9海の中道口エリア、C-10野外劇場エリア



- 海の中道駅の現位置への移転（S62）に伴い、H1年度に駅に近い場所にゲートを設置。
- H3年に野外劇場を整備。毎年野外コンサート等の大規模イベントに活用されている。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)



H1年 海の中道口ゲート



S56年 あじさいの小径



H9年 彫刻の森



H3年 野外劇場



現況



海の中道口～子供の広場への園路



クリスマスキャンドルナイトの様子(野外劇場)

主なエリア・施設の歴史 ⑧C-11フラワーミュージアム、バラ園エリア



- 花修景施設として、H3年にワイルドフラワーガーデン、H5年にバラ園を整備
- H16年にワイルドフラワーガーデンを「屋根のない美術館」をイメージしたフラワーミュージアムにリニューアル。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)

H3年 ワイルドフラワーガーデン (更新)



H16年 フラワーミュージアム



リニューアル

H5年 バラ園



■うみなかバラまつり(バラ園)



■フラワーミュージアム内 主要エリア

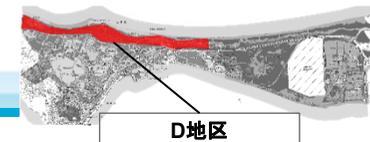


H15年
(開園20周年記念誌より)



現況

主なエリア・施設の歴史 ⑨ D地区



- 海浜植生の保全、再生に重点的に取り組んでいるエリアであり、海浜部は立ち入りを制限。
- H1年に福岡市の青少年教育施設である青少年海の家、H3年にシーサイドヒルシオヤを供用。H23年には、B地区へのアクセス路としてJRの線路・県道を跨ぐうみなかみらい橋を整備。

1981年(S56)



1990年(H2)

H1年 青少年海の家

H3年 シーサイドヒルシオヤ(展望レストランピネータ)



●H21年～レストランは 団体利用の予約制のみ

●
H30年から一部を
PFI事業で活用

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)

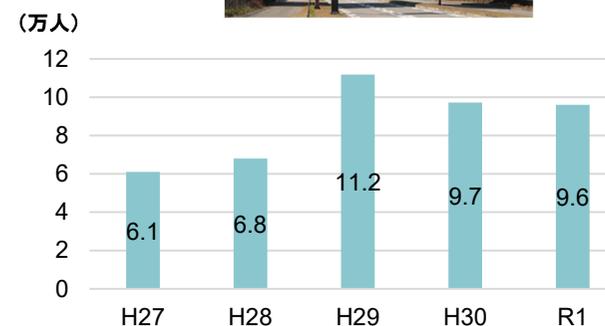


H17年 潮見台

H23年 うみなかみらい橋

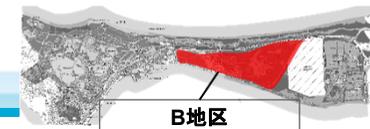


現況



【青少年海の家利用者数の推移(過去5年)】

主なエリア・施設の歴史 ⑩ B地区



- H14年から供用を開始した自然の中でのレクリエーションを主体としたエリア。
- H22年に市民での森づくりを行う環境共生の森、H29年に博多湾パノラマ広場を供用。
- R2年4月に森の池エリア供用開始。

1981年(S56)

1990年(H2)

2000年(H12)

2010年(H22)

2020年(R2)



H14年 デイキャンプ場



H14年 光と風の広場ロケット・カモ池ロケット



H21年 環境共生の森



H28年
博多湾パノラマ広場

R2年
森の池供用開始



現況

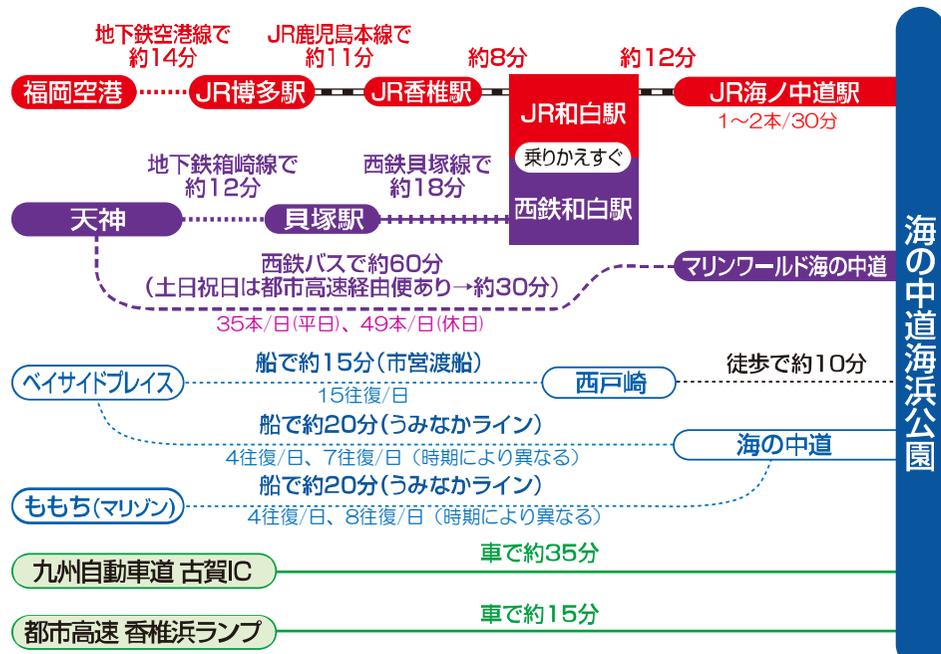
2. 公園へのアクセス、公園内のアクセスの 現状

①公園へのアクセスの現状 アクセス手段

- 本公園へは、自家用車の他に、鉄道、バス、船等によりアクセスが可能。
- 福岡市中心部からの所要時間は、鉄道が約30～45分、バスが約60分、船が約20分となっている。

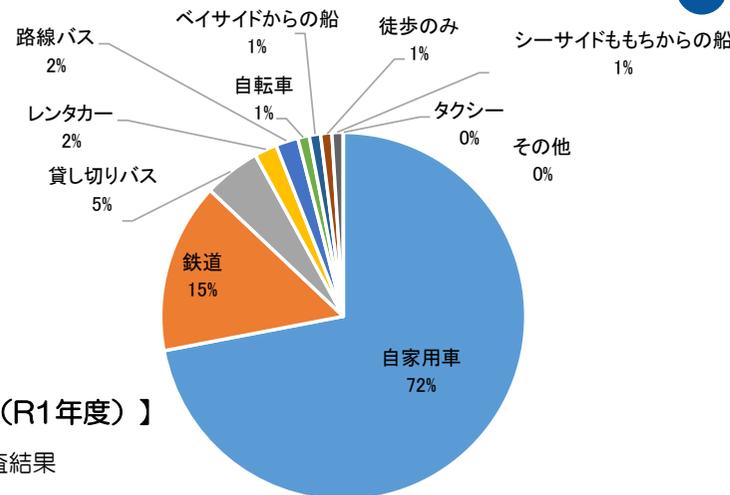


- 高速道路
- 都市高速
- JR
- おすすめルート(車)
- ++++ 西鉄
- 地下鉄
- 航路



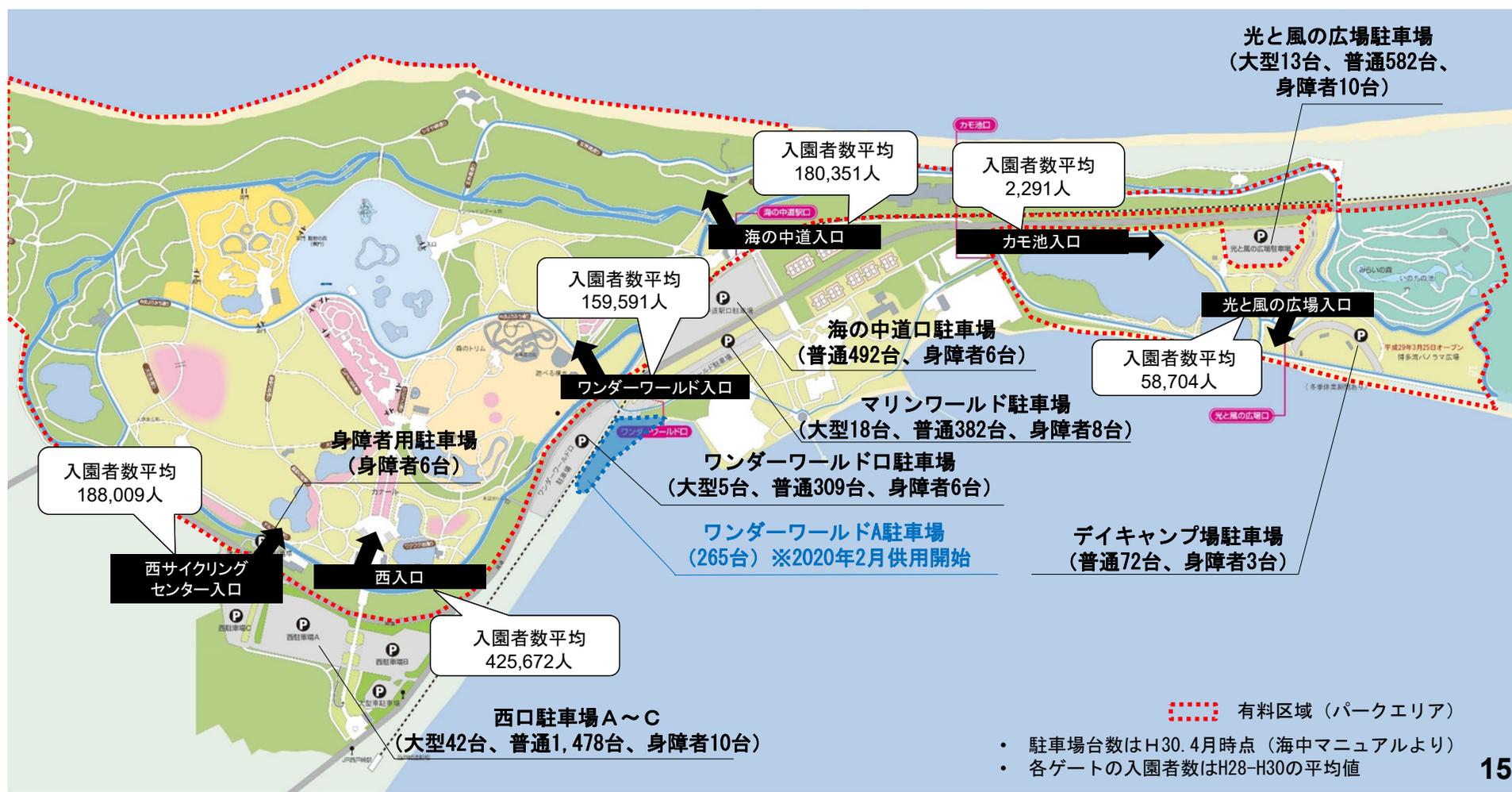
【交通手段別来園者の割合 (R1年度)】

データ出典：R1利用実態調査結果



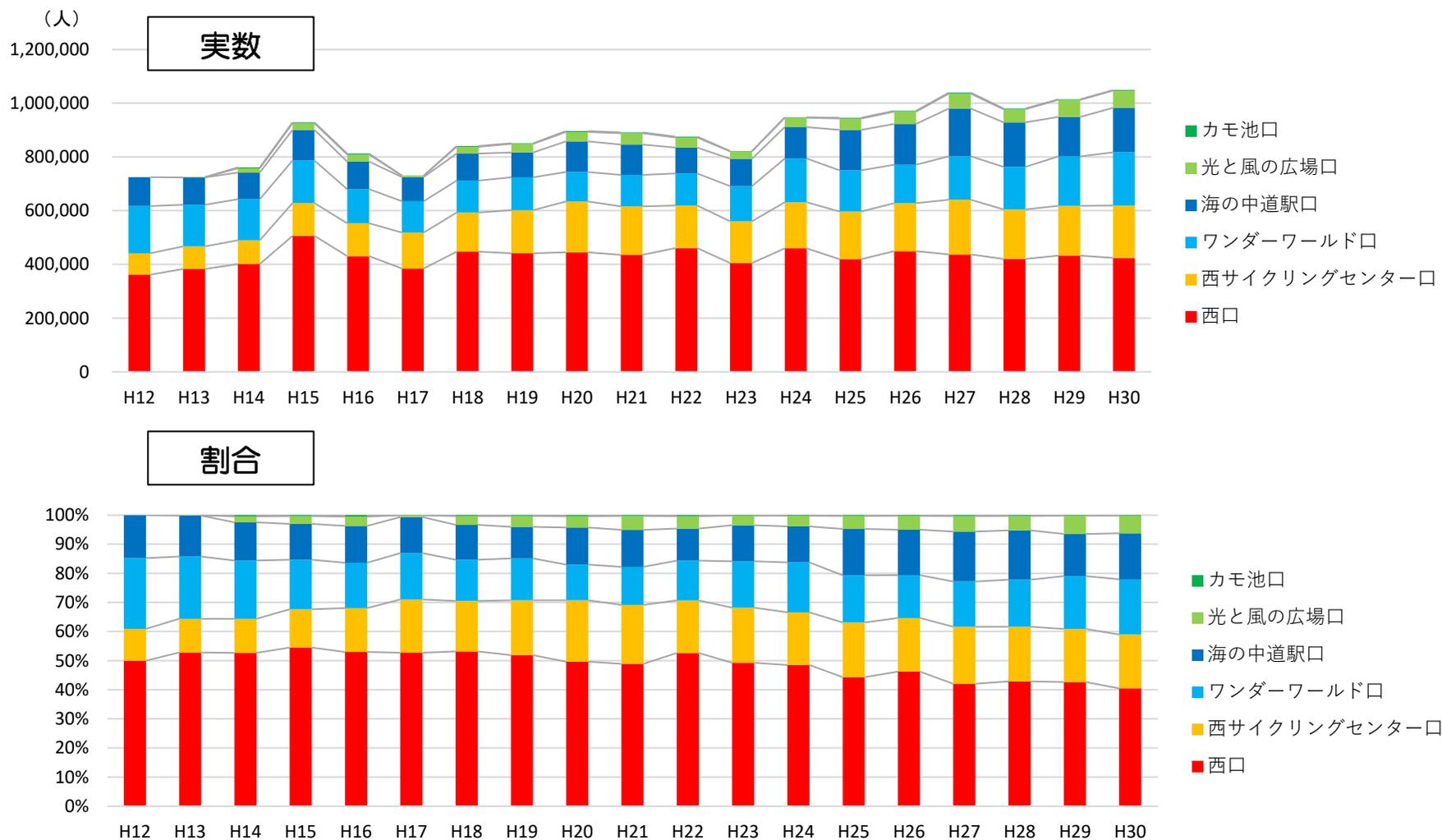
入園ゲートの現状

- 本公園には、入園料を必要とするエリア（パークエリア）に入園するためのゲートが6つ設置されている。
- 動物の森、フラワーミュージアム、プールなどの人気施設にアクセスしやすい西口ゲートからの入園者数が最も多い。



入園ゲートの現状(ゲート別入園者数の推移)

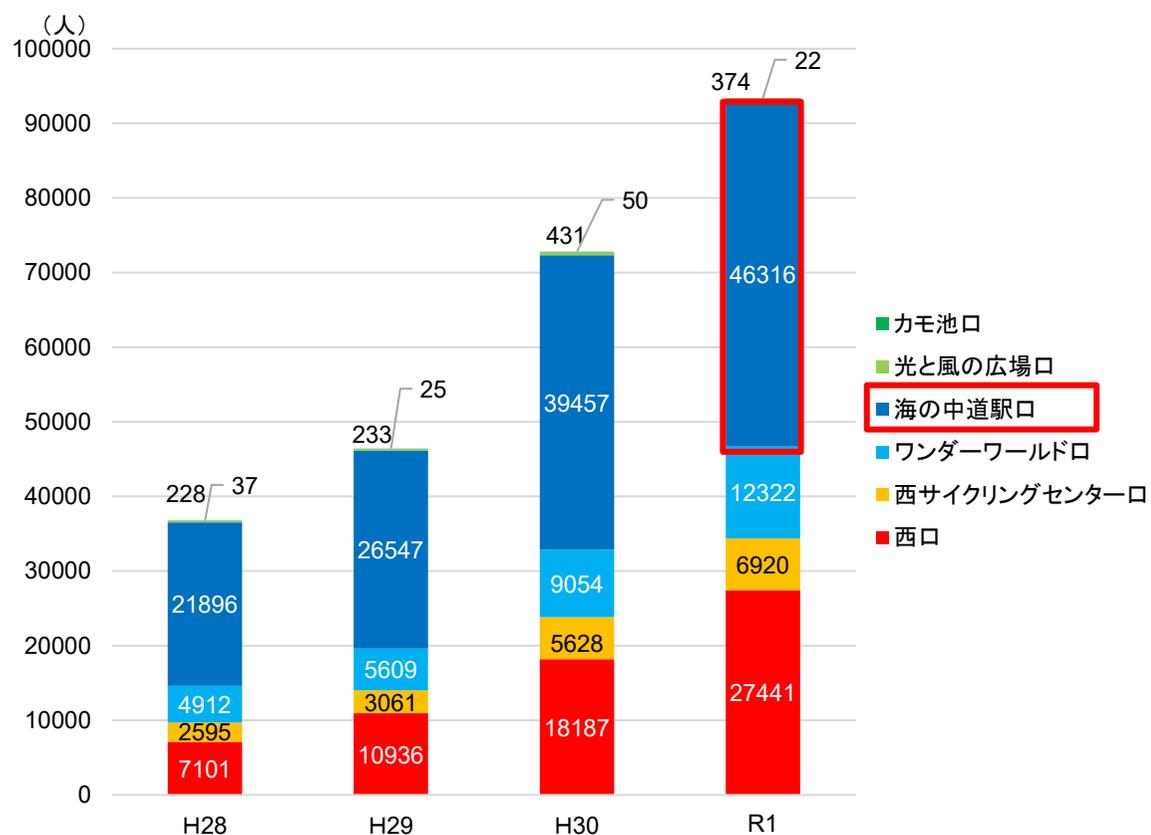
- 西側のゲートの利用者数が多く、西口と西サイクリング口で6割程度を占める。
- 東側のゲート（B地区）の光と風の広場口とカモ池口からの入園者数は1割に満たない。



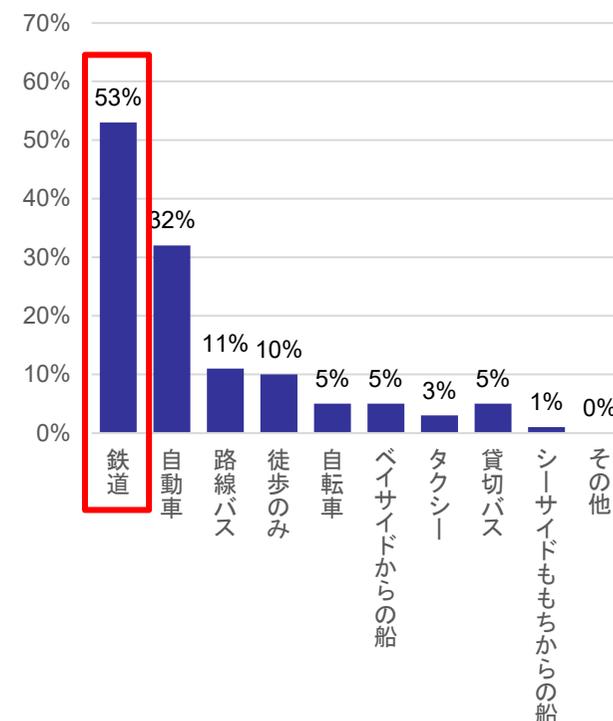
【ゲート別の来園者数推移】

ゲート別外国人入園者数の推移

- 外国人入園者数は年々増加傾向にあり、R1年度は、約9万人。
- 鉄道を利用しての来園が多い（約5割）ため、海の中道駅口からの入園者数が多く、全体の半数以上を占める。



【ゲート別の外国人入園者数の推移（H28-R1）】

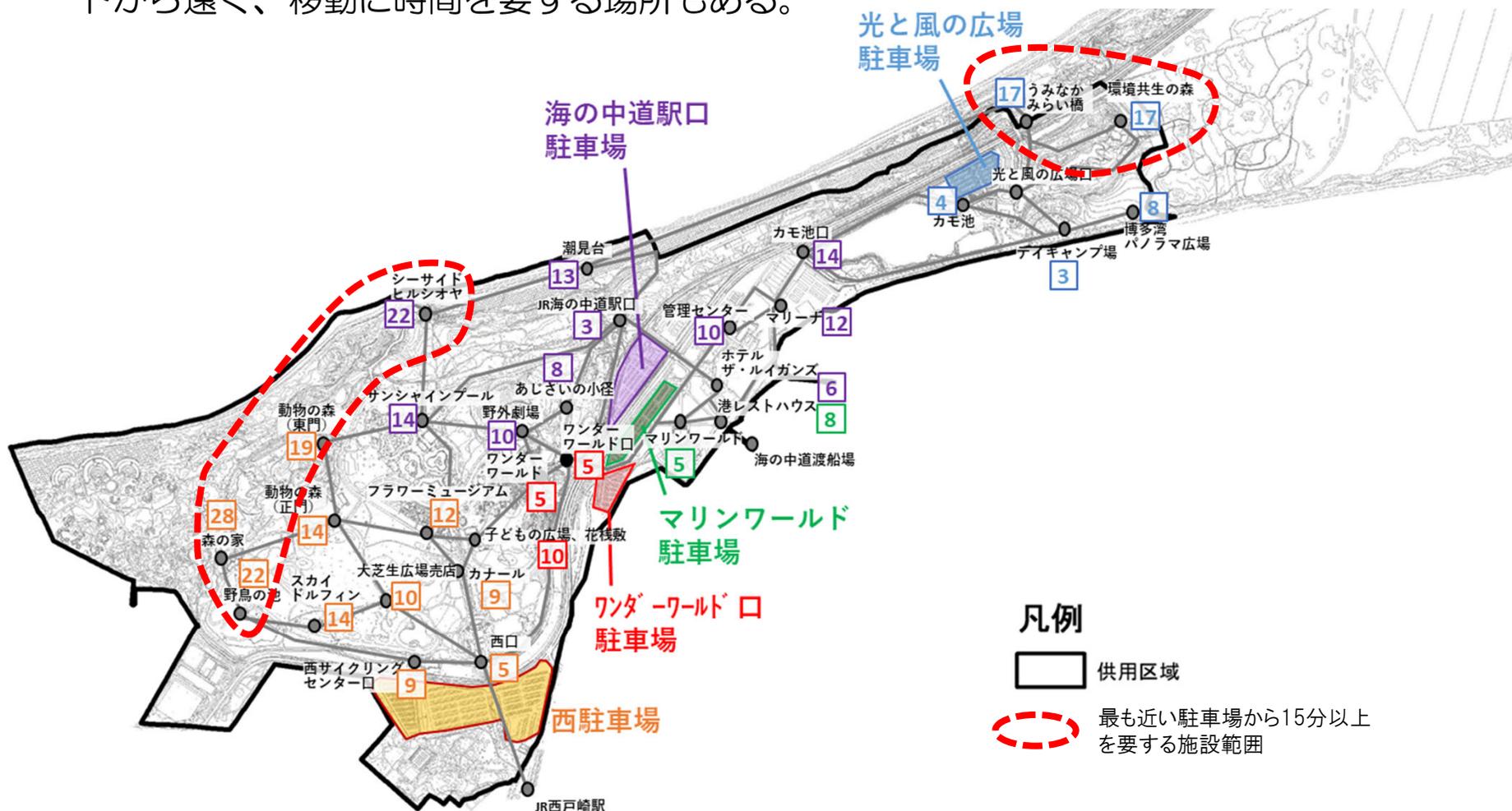


【外国人入園者の利用交通機関（R1）】

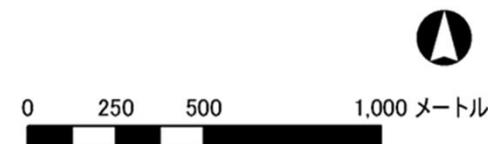
データ引用：
外国人利用者アンケート結果

②公園内のアクセスの現状 徒歩移動

- 来園者の各施設等への移動手段は基本的に徒歩であるが、園内が広大であるため、ゲートから遠く、移動に時間を要する場所もある。



駐車場から各施設への徒歩時間



②公園内のアクセスの現状 自転車、園内バス

- 本公園では、入園者の円滑な移動をサポートするための施設として「貸自転車」及び「園内交通施設（園内バス）」を運営。
- 貸自転車は手軽な移動手段として人気が高く、利用台数は年間約19万台。（平成28～30年度平均。入園者数の約1／5に相当）
- 園内バスは、3月～6月及び9月～11月の公園開園日に運行。利用者数は年間約1万2,000人。（平成28～30年度平均。入園者数の約1％に相当）

貸自転車



大人用



電動（子供乗せ付）



タンデム車

○利用料金

区分	3時間券 (手帳提示)	超過料金30分毎 (手帳提示)	1日券 (手帳提示)
大人 (15歳以上)	500円 (250円)	100円 (50円)	700円 (350円)
小人 (中学生以下)	300円 (150円)	50円 (30円)	400円 (200円)
電動アシスト付	—	—	1,000円(500円) +補償金1000円

○保有台数

種別		保有台数
大人用	普通車	897台
	子供乗せ付	276台
	電動・クロスバイク	24台
子供用	普通車	416台
	キックバイク	40台
その他	タンデム車	65台
	UD自転車	6台
合計		1,724台

○サイクリングマップ



園内バスの現状

園内バス



○利用料金

区分	料金
1日フリーパス券(3歳以上一律)	500円
1乗車毎につき(3歳以上一律)	200円

○所要時間 (Aルート)

	所要時間 (分)	累積時間 (分)
ワンダーワールド	—	—
海の的中道駅口	5	5
サンシャインプール前	3	8
動物の森(東門)	3	11
動物の森(正門)	4	15
森の家	3	18
大芝生広場	3	21
西サイクリングセンター	3	24
水辺のトリム	4	28
海の的中道駅口	4	32
ワンダーワールド	3	35

■運行時刻 (Aルート・ワンダーワールド発時間)

10:05、11:05、12:05、13:05、
14:50、15:50、16:50 (1時間に1本程度)

※運行は3月～6月及び9月～11月のみ

※運行ルートはC地区のみでB地区まで行くバスルートはない (繁忙日等の臨時便は除く)

※施設単体での運営収支は赤字

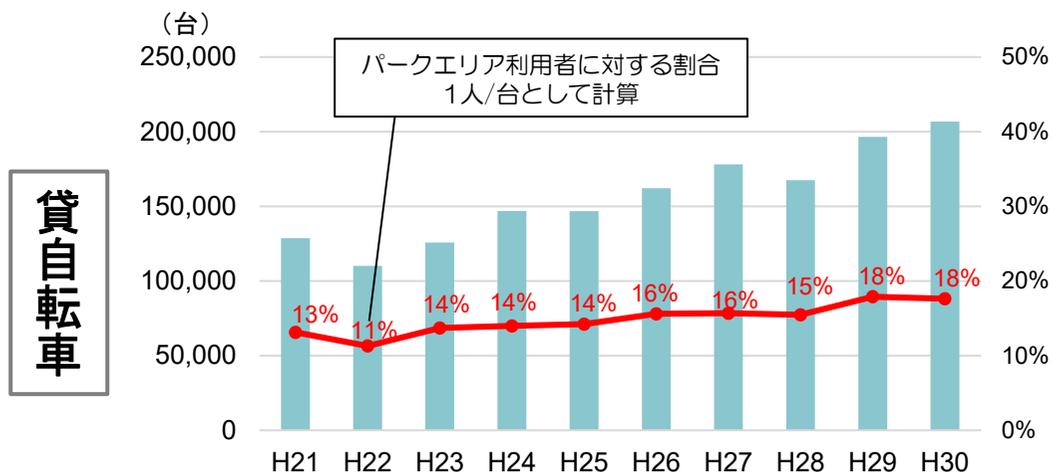
収入：約22百万円 支出：約41百万円 (修繕費、人件費等 ※H28-30年度平均)

※過去には「パークトレイン」が運行 (H28.3まで) していたが、特殊車両のためメンテナンス費用が高額になること等から現在は運行していない

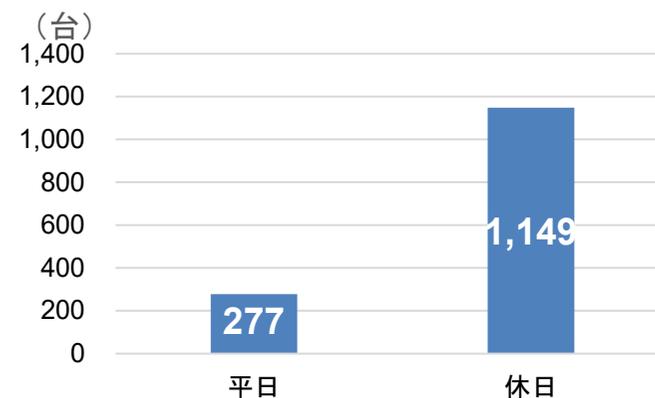


自転車、園内バスの利用の現状

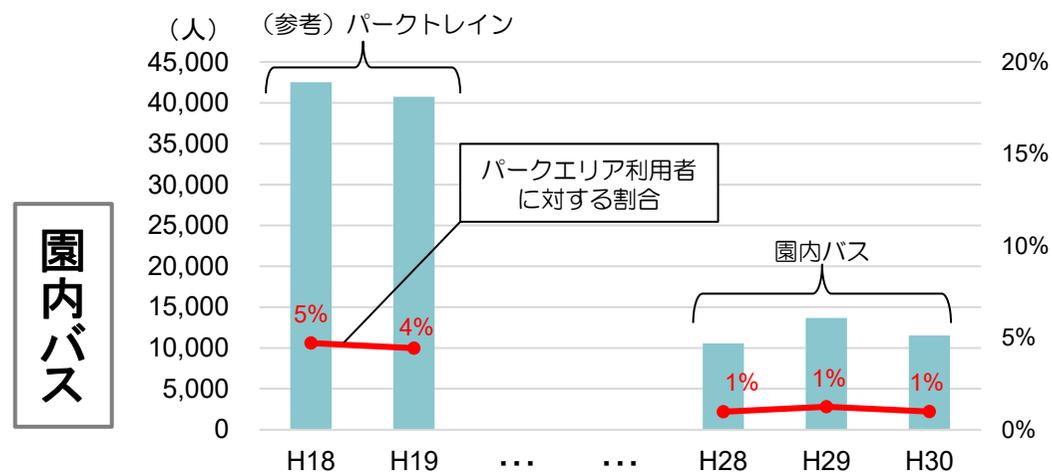
- 貸自転車の利用台数は、近年増加傾向。
- 貸自転車、園内バスとも休日と平日で利用者数の差が大きい（平日は休日の1 / 4程度）



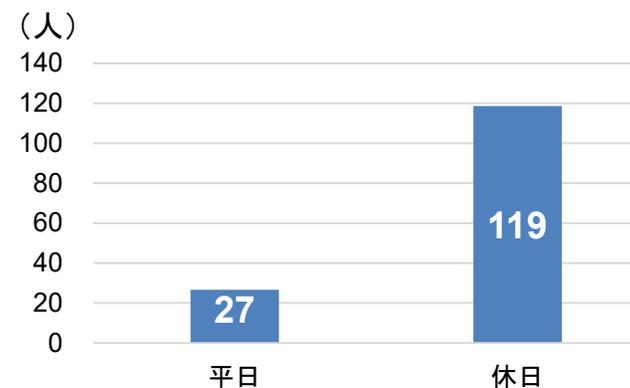
【貸自転車の利用台数と利用割合】



【貸自転車平均利用台数（H30年度）】



【園内交通の利用者数と利用割合】

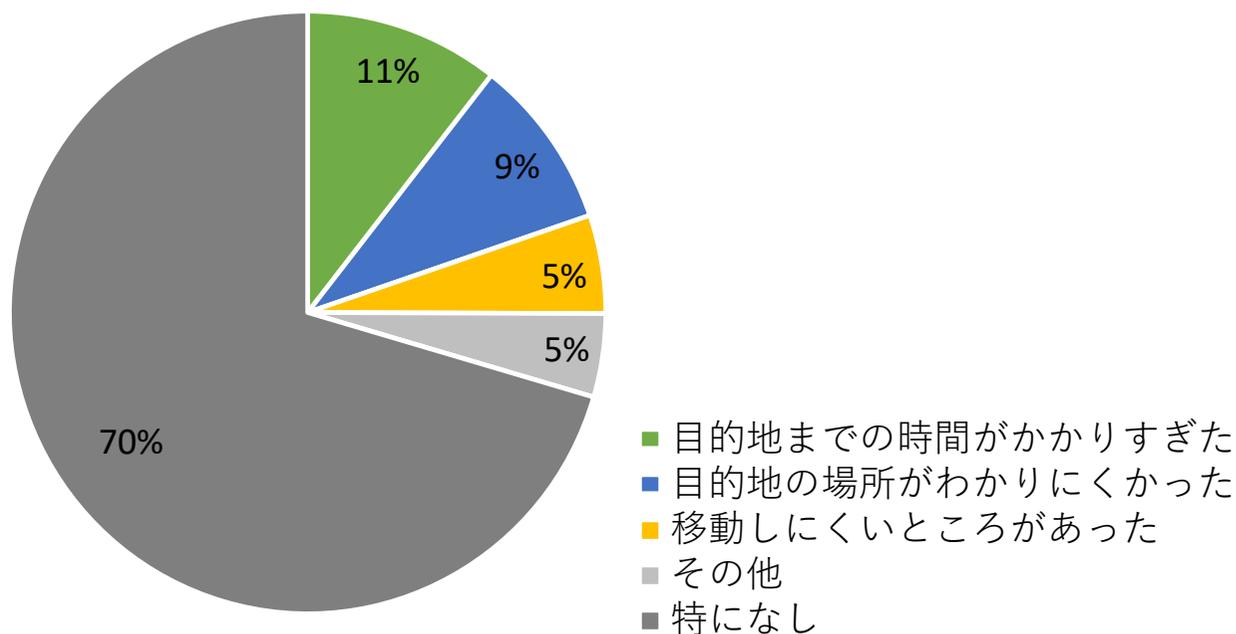


【園内バス平均利用人数（H30年度）】

園内移動に関する利用者の声

- 園内の移動では、約3割の利用者が何かしら困ったこと・気になったことがあったと回答しており、目的地までの時間がかかること、目的地の場所が分かりにくいことを挙げた人が多い。

【園内の移動で困ったこと・気になったこと（H30）】



※「特になし」は無回答の割合を示す
 データ出典：H30利用実態調査結果