

神南一丁目北地区都市計画（素案）に対するご意見及び回答

■動画掲載

日時：令和7年12月4日（木）～令和7年12月18日（木）

掲載場所：渋谷区ホームページ

■ご意見カード等の提出 3件

■主なご意見と回答

No.	主なご意見	区の回答
1. 都市計画（地区計画及び市街地再開発事業）に関するご意見		
1.	<ul style="list-style-type: none"> ・渋谷駅周辺では、既に大規模再開発が複数進行・計画・完成している状態であり、これらに加えて本地区に延床約 10.8 万㎡の高層ビルを新規に建築するという状況である。 ・しかし、日本は現在から 60 年後には人口が半減し、100 年後には4分の1の江戸時代水準にまで戻る勢いであり（別紙参照）、経済も既に GDP 世界順位は2位から4位に転落し、今後の見通しもない。 ・従って、100 年に一度の再開発と浮かれるデベロッパー及び渋谷区は、まず渋谷駅周辺全再開発総計での以下総供給量及び需要根拠を、正しく示さなければ、是非の判断のしようがない。 <ul style="list-style-type: none"> ・渋谷駅周辺全再開発の総供給棟数 ・渋谷駅周辺全再開発の総オフィスの延床面積 ・渋谷駅周辺全再開発後の全ホテル部屋数供給（再開発以外も含む） ・渋谷駅周辺全再開発の商業施設面積及び集客予定数 ・渋谷駅周辺全再開発のその他目玉施設 ・今後 100 年に渡る渋谷駅周辺及び渋谷区の人口動向予測について、インバウンドを含む場合と含まない場合の2種類と、その計算根拠 ・また東京都全域でも再開発が過多となっており、最近では建築費の高騰もあり、いくつもの再開発計画が中止になったり、遅延しているが、その調整も含めた総高層ビル供給量及び今後 100 年の人口動態予測を、示されるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発事業は、上位計画を踏まえた計画とする必要がありますが、例えば「渋谷区まちづくりマスタープラン」は 20 年後の渋谷区をまちづくりの視点から実現することを目的として策定されています。今後もおおむね 20 年ごとに更新されることとなりますが、その時々々の社会・経済情勢などの動向に即して更新されることとなります。 ・今回の計画は、個性的な路面店が立ち並び、多様な文化を醸成・発信してきた地区の特性を踏まえ、 <ul style="list-style-type: none"> ・低層部に渋谷駅周辺のにぎわい創出に資する商業機能 ・渋谷駅周辺の国際的な業務機能の高度化に貢献する高規格オフィス ・外国人観光客やグリーン分野等を始めとするワーカー・専門家など、国内外の多様な来街者の受け皿となる上質な宿泊施設を整備する計画です。 ・建物需要に関しては所有者による責任と考えていますが、計画にあたっては、再開発準備組合でも複数のデータ分析と検討をしており、現状、渋谷エリアのオフィス空室率が非常に低く推移している状況や、渋谷エリアにおけるホテルの不足等の現状把握等をもとに、本計画では、オフィス、ホテルを導入する計画としたと伺っています。
2.	<ul style="list-style-type: none"> ・渋谷区の渋谷区街作りマスタープラン（令和元年 12 月）で渋谷民全ての参画により、未来像を考えるとあるため、渋谷区は東急不動産に対して次の3つの本質論点について、見解 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の経緯としては、当地区内の古い建物の増加や周辺開発による人の流れの変化の懸念などから、平成 29 年（2017 年）に地区内の地権者が集まりまちづくりの勉強会を

	<p>を示させると同時に、渋谷民との十分な討論会を渋谷民が納得するまで行わせるべきである。</p> <p>① 駅周辺鉄筋コンクリート造等中小ビルが築 50 年で老朽化が、再開発の理由のようだが、昔の木造狭小建物ならともかく、鉄筋コンクリート造等中小ビルをたった築 50 年で寿命というのは、現在の日本人だけである。他国では、震災国や木造建造物文化国を含めて、中小ビルが築 100 年 200 年でも趣ある魅力的な街並みを作れているにも関わらず、なぜ渋谷が、昭和のスクラップアンドビルドを継続し、大量の産業廃棄物の排出で環境を破壊してまで、元の文化と馴染まない高層ビル街作りが必用なのか、説明が必用。</p> <p>② 先に指摘をした通りだが、日本は現在から 60 年後には人口が半減し、100 年後には 4 分の 1 の江戸時代水準にまで戻る勢いであるが、100 年後に現在再開発の需要がどこにあり、どう商業施設の集客及び建物維持修繕費が負担できるのか、100 年の事業計画を具体的に示さなければいけない。</p> <p>③ 商業施設について、そもそも東京都心全域で、再開発過多で再開発の話題集客力も薄れている。東急不動産が、なぜ渋谷の商業地域再開発と街作りが出来るか、具体的に渋谷民に証明し、議論をして納得を得なければいけない。</p>	<p>開始し、再開発協議会を経て、再開発という手法を選択し、令和元年（2019 年）に神南一丁目地区市街地再開発準備組合が設立されました。その後、再開発準備組合で市場動向等現状把握の上、計画の深度化を行い、令和 7 年（2025 年）9 月には開発概要説明会を開催し地元や地区周辺の皆様から広くご意見いただいた上で、本計画を渋谷区に提案しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の地区計画の変更は、渋谷公園通商店街振興組合が中心となっている渋谷公園通り協議会の取組として「渋谷公園通り協議会未来ビジョン」が策定され、再開発の機運を捉えまちづくりを進めて行くため、渋谷区に対して地区計画変更の提案がなされたことをひとつのきっかけとしています。 ・ 再開発事業については、法に定める要件を満たしていることを確認の上、今回の都市計画手続きを開始しています。
<p>3.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷公園通商店街振興組合の提案する問題提起は、全て再開発をしなくても解決できるものでしかない。 ・ 足を休めるスペースや路上駐車対策は、再開発を行わなくとも、改善ができるが、文化は一度失うと、手に入れられない。例えば、2-2 で「個性豊かな店舗が多く存在し、独特の文化を持ったストリートを形成し」「ストリートスポーツの誘発や的なファッション店舗が多いエリア」と述べているが、そうした文化を持つ人達のメンタリティーや好みは何ら考えられておらず、また「再開発地域はどこも画一的でつまらない」という評価と対峙する事、既に再開発が進行して若い世代は渋谷に居場所を見つけられず、更なる高層ビル再開発で、元の街文化プレーヤーが出ていくリスクが全く考慮できていない。 ・ 坂があり地域の高齢者住民には歩行が大変である事等強調されるが、もともと坂は渋谷 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本地区では、滞在の場となる広場空間が不足しており、地区計画の方針に、人々が居心地よく滞留するために、建築物の建替えに併せ、積極的に空地等の確保に努めることを掲げています。これらの課題解決と方針の実現に向けて、再開発事業により、効率的に土地を利活用することで広場等の空地の確保・整備が行われます。 ・ 路上駐車対策として、計画地内に地域荷捌き施設を整備します。地区計画の方針には、集約駐車場や共同荷さばき場の整備などの歩行環境の改善に資する交通対策の推進を掲げていますが、個別の建替え等の小規模な土地利用更新では整備が困難な中、今回再開発事業による大規模な共同建替えによって実現するものです。 ・ 本地区では、高低差があるため歩きにくいことが課題であり、本再開発事業で地区内のバリアフリーの縦動線や、貫通通路・歩行者専

	<p>の街の個性であり、坂が作る個性が人を集めてきた街である。街の個性を壊し、その維持費で後世代を苦しめてまで実現すべきと考えるのか、渋谷公園通商店街振興組合は、デベロッパーと渋谷区相手ではなく、街全体で議論すべきである。</p>	<p>用通路等が都市再生の貢献として整備されることは、誰もがめぐり歩いて楽しい快適な歩行者ネットワークの形成に寄与するものであると考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋谷公園通商店街振興組合でのエリアマネジメント活動には、官民学の多様な関係者が参画しており、令和元年（2019年）より、渋谷公園通商店街振興組合が中心となり未来のまちづくりへ向けたワークショップを開催するなど検討を深める中で、まちづくりのプラットフォームとして渋谷公園通り協議会が発足し、公共空間の利活用を推進するため様々な取組を実施しており、令和6年（2024年）には、公園通りエリアのデザインコンセプトをコンペ形式で作成するなど、専門家の意見も取り入れながら検討を深めています。
<p>4.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東急不動産の提案は、「神南一丁目地区市街地再開発準備組合からの提案」として紹介されているが、以下の通り一つ一つがあまりに具体性がない。 <ol style="list-style-type: none"> ①電線地中化や荷捌き施設は、再開発しなくても実現できる。 ②回遊性も元々の渋谷の特徴として現在でも回遊できている。 ③グリーンとサステナブルな分取り組み拡大を誘発する産業支援・情報発信施設を作るといふが、新築高層ビルである必要はない。 ④ホテル需要は、現在までの渋谷駅周辺再開発後全供給量と需要の開示が必用。 ⑤既存建物が高次都市機能整備で生きるといふのも、根拠が不明である。東急不動産が再開発の御礼に広域近隣中小ビルの大規模修繕費を全額負担するとでもいうのだろうか。 ⑥環境負荷低減も現在世界水準では許されない欺瞞でしかない。いくら建物内に緑を作ったところで、高層ビルの電灯、空調、大量のエレベータ・エスカレータが消費する電力が増える事には変わりなく、高層ビルの空調が排出する室外機熱が大量である事にも変わらない。高層ビルは地球温暖化・東京の夏の猛暑化を悪化させる存在以外の何物でもない。 	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車対策として、計画地内に地域荷捌き施設を整備します。 地区計画の方針には、集約駐車場や地域荷捌き施設の整備などの歩行環境の改善に資する交通対策の推進を掲げていますが、個別の建替え等の小規模な土地利用更新では整備が困難な中、今回再開発事業による大規模な共同建替えによって実現するものです。 今回の計画では、渋谷駅方面及び神宮通りと神南エリアを一体的につなぐ「南北方向の歩行者通路」や、これまでになかった「東西方向の貫通通路」の整備、敷地沿道には、神南エリアをはじめ周辺のまちのにぎわいと連続し、歩行者の快適な移動に寄与する「にぎわい沿道空間」を整備するなど、渋谷の回遊性を向上させる都市基盤等の整備が行われます。 今回の計画では、グリーン分野やDX分野等、分野横断的にサステナブルな取組を行うスタートアップ企業や、それらの企業との交流を求める企業間でイノベーションを誘発し、技術開発や人材育成を促進する「ビジネス交流スペース」や「研究・開発スペース」を整備します。また、外国人や若者など渋谷を訪れる多様な人々に対し、先進的な取組や様々な社会課題解決・イノベーション創出に関する情報を発信し、同分野に関する関心拡大や意識醸成に寄与する「発信・体験スペース」を整備するなど、「産業支援・情報発信施設」の拠点として情報発信や当地区周辺に集積する多様な地域資源の体験の機会創出を支えていく計画となっています。こうした機能

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前頁と同様 	<p>を一体的に整備するためには、限られた敷地を有効活用し、公共空間を確保する必要があり、高層化はそのための合理的な手段として提案されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建物需要に関しては所有者による責任と考えていますが、計画にあたっては、再開発準備組合でも複数のデータ分析と検討をしており、現状、渋谷エリアのオフィス空室率が非常に低く推移している状況や、渋谷エリアにおけるホテルの不足等の現状把握等をもとに、本計画では、オフィス、ホテルを導入する計画としたと伺っています。 ・ 今回の計画は、既存ストックの整備・改修等の取組ではなく、渋谷区内の既存ストックを活用し、地区の特性に応じた地域の情報発信やそれによる渋谷区内の回遊性向上、業務や居住等の多方面の分野において渋谷の課題解決に資する機能の導入や取組を展開することで、スタートアップ人材やクリエイター等を始めとした、渋谷で活動する多様な人々の受け皿を提供する等、まちの個性の維持・魅力あるライフスタイルの提供を図ります。また、地区内で整備する産業支援・情報発信施設との情報連携等により、当地区をはじめとした拠点エリアと周辺エリアとの面的な広がりのある都市の活力向上を目的としています。 ・ 本計画による再開発棟は、建物の省エネルギー化等による環境負荷低減の実施、ゼロエミッション東京（2050年CO2排出実質ゼロ）の実現に向けた脱炭素化への取組等、環境負荷低減に向けた取組が行われます。
5.	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷神南一丁目北地区都市計画地は、駅前ではなく、つまり駅周辺再開発地に比べても、人が来るかどうかは、「独特の文化を持ったストリート文化の地域」であり続けられるかどうかにかかっている。今まで通過点だった駅上及び駅周辺再開発と違い、渋谷神南一丁目北地区都市計画は、現在の渋谷文化の中心地にかかる地域である。現在の渋谷の独特の文化の形成及び繁栄に寄与し、街の主役たる街の文化を担っている「渋谷民」を神南一丁目都市計画の推進から排除するべきではない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区では、まちづくり条例で都市計画の案の作成から都市計画の決定までの手順を定めており、この手順に則り皆様からのご意見を伺いながら都市計画を進めていきます。
6.	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地再開発事業の説明として資料5-3の図は、戸建て住宅が立ち並ぶ従前の地域が、高層ビル再開発で保留床で再開発費用を賄い、戸建て住宅地権者も持ち分で豊かに 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ご意見として承ります。 ・ 本計画の経緯としては、当地区内の古い建物の増加や周辺開発による人の流れの変化の懸念などから、平成29年（2017年）に地区

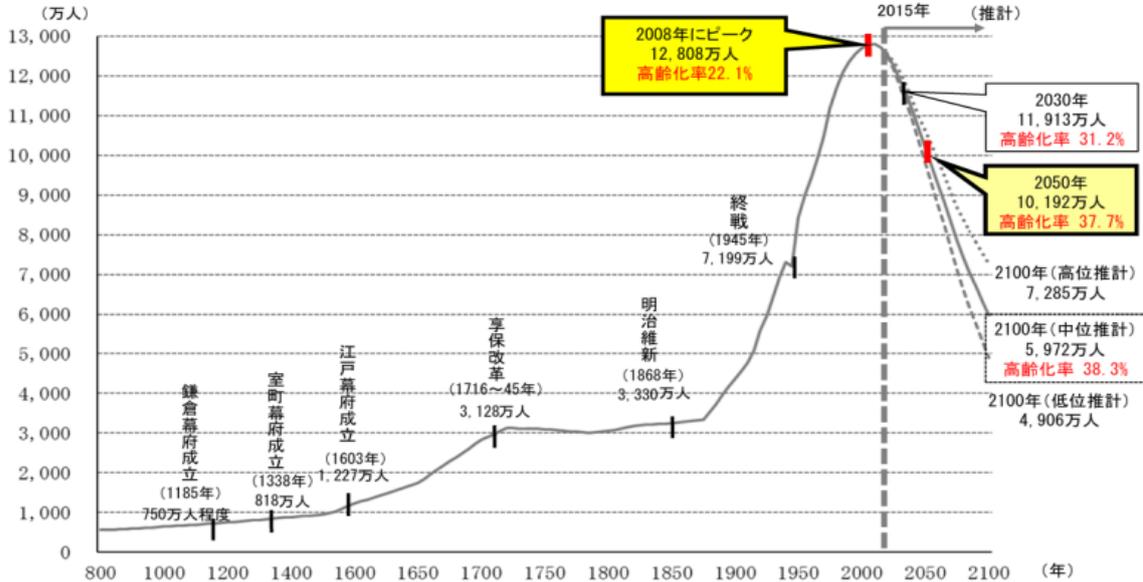
	<p>り、公共空間ができて区も嬉しい事を示しているが、この図が示す通り、都市再開発法のコンセプトは本来、昭和後半の人口激増と高度経済成長の時代、生活レベル向上に伴い街を木造狭小建物密集地から、鉄筋コンクリート造（若しくは鉄筋鉄骨コンクリート造）ビル・マンションの建つ街並みに更新する事であったはずだ。しかし現在は、人口激減時代に転じ、将来に向かうほど需要は減少するが、街には既に英欧米や世界の他国なら当然に100年200年使用される鉄筋コンクリート造等の中小ビルやマンションが建ちならんでおり、無理に再開発を推進しなければいけない根拠はどこにもない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再開発を行わずに、渋谷の町全体の現在建物を、低予算で無理なく街の建物を適切に延命続け、同時に経年を経る街の魅力と趣を深く育てる案も、再開発ありきの東急不動産とは別に、渋谷民が主体となれる形で、推進すべきである。 	<p>内の地権者が集まりまちづくりの勉強会を開始し、再開発協議会を経て、再開発という手法を選択し、令和元年（2019年）に神南一丁目地区市街地再開発準備組合が設立されました。その後、再開発準備組合で市場動向等現状把握の上、計画の深度化を行い、令和7年（2025年）9月には開発概要説明会を開催し地元や地区周辺の皆様から広くご意見いただいた上で、本計画を渋谷区に提案しました。</p>
7.	<ul style="list-style-type: none"> ・渋谷区まちづくり推進部は、社会経済状況の変化を無視して、渋谷駅周辺に大量の再開発計画を推進するべきではない。 ・日本の人口減少及び経済力低下にも関わらず、街の実力以上の高層ビルを大量に建てる事は、経済力が高くなくとも先進国水準の街を維持する欧米型ではなく、高層ビルの周辺にスラム街が広がる街作りを、自分達が行ってしまう事のリスクを十分に自覚して、再開発に値する現代人ならば、社会情勢に合わせて渋谷神南一丁目北地区都市計画を止める勇気を持たなければいけない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の経緯としては、当地区内の古い建物の増加や周辺開発による人の流れの変化の懸念などから、平成29年（2017年）に地区内の地権者が集まりまちづくりの勉強会を開始し、再開発協議会を経て、再開発という手法を選択し、令和元年（2019年）に神南一丁目地区市街地再開発準備組合を設立されました。その後、再開発準備組合で市場動向等現状把握の上、計画の深度化を行い、令和7年（2025年）9月には開発概要説明会を開催し地元や地区周辺の皆様から広くご意見いただいた上で、本計画を渋谷区に提案しました。 ・区では、渋谷区まちづくりマスタープランなどの上位計画に基づき、地域の特性や将来のまちづくり方針に照らし合わせ都市計画素案を作成しており、本都市計画手続を中止する予定はありません。
8.	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの渋谷駅周辺再開発事業は駅直近の開発が中心であり、渋谷の魅力である来街者の「周辺回遊」を高める新たな施設が少なく感じておりました。 ・今回の事業は来街者の回遊性を高め、昔からの渋谷駅の魅力さをさらに引き出すものとして、素晴らしい計画であると賛同いたします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の計画では、渋谷駅方面及び神宮通りと神南エリアを一体的につなぐ「南北方向の歩行者通路」や、これまでになかった「東西方向の貫通通路」の整備、敷地沿道には、神南エリアをはじめ周辺のまちのにぎわいと連続し、歩行者の快適な移動に寄与する「にぎわい沿道空間」を整備することなど、渋谷の回遊性を向上させる都市基盤等の整備が提案されており、区としても本提案はエリアの魅力向上に寄与すると考えています。

9.	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の神宮通りと JR 山手線に囲まれたエリアについて懸念を抱いております。 ・飛び地であるため再開発事業に含めることが難しいことは理解しておりますが、渋谷駅から北上する来街者にとっては再開発ビル群との対比で、当該エリアの老朽化した中低層ビル群が渋谷全体のイメージを損なう要因となり得ると考えます。 ・つきましては、担当所管として当該エリアに対する今後の方針や検討状況についてお聞かせいただければ幸いです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該エリアは、神南一丁目北地区地区計画の区域内に含まれています。 ・神南一丁目北地区は、令和4年6月に東京都の街区再編まちづくり制度に基づく「街並み再生地区」に指定されたのち、その方針を踏まえ地区計画を策定しました。地区計画では、 <ul style="list-style-type: none"> ・広幅員道路沿道に接する敷地においては、「大・中・小」の多様な規模での建築物の建替えを誘導し、土地の高度利用及び防災性の向上を図る。 ・創造文化都市にふさわしい多様な用途の集積を促進するとともに、当地区の個性・魅力を高める用途を積極的に誘導する。 ・人々が居心地よく滞留するために、建築物の建替えに併せ、積極的に空地等の確保に努める。 などを土地利用の方針として定めています。 ・今後も地域の動向等を踏まえながら地区計画の方針に沿ってまちづくりを進めてまいります。
2. その他に関するご意見等		
10.	<ul style="list-style-type: none"> ・渋谷区は「渋谷区まちづくりマスタープラン」で“渋谷民”を広く定義し、その「全ての参画」を掲げている以上、意見交換でもその実現に向けた工夫を行う責任がある。したがって、前述の徹底した議論の場をつくるべきという提案は、区が積極的に進めるべきだ。 ・なお、マスタープランで示された 2018 年度の参画実績（ワークショップ 328 名、提案箱 47 通、座談会 270 名）には問題がある。 ・1つは、渋谷区民や昼間人口に対して参加者が 0.07~0.2%程度と極めて少なく、「全ての参画」とは程遠いこと。 ・もう1つは、ワークショップが「意識高い系」や自己主張目的の参加者向けとなり、十分な知見や議論力を持つ大人が議論できる場になっていないことだ。ワークショップ依存はむしろ多様な声を排除している。よって、専門的な議論ができる大人向けの徹底的な議論の場を整えるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・区では、まちづくり条例で都市計画の案の作成から都市計画の決定までの手順を定めており、この手順に則り皆様からのご意見を伺いながら都市計画を進めていきます。 ・まちづくりマスタープランは、①ワークショップ、②提案箱、③出張座談会、④区民意識調査、⑤大学との共同調査などを行い、対面やアンケート回答で異なる角度から、また、高校生から高齢者まで幅広くご意見をいただいて作成しています。
11.	<ul style="list-style-type: none"> ・ニトリ付近、タワーレコード付近、パルコ付近から渋谷駅までは外国人が多すぎて混雑が酷く、避けるようになりました。 ・外国人の犯罪率は日本人の 1.72 倍とのデータが直近警察庁から出ています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の変更案では、「交差点や分岐点における、にぎわい・集い・憩い等の性格を持つ広場を整備する。」や「安全で快適なゆとりある歩行空間の拡充に資する歩道状空地を整備する。」等を方針に追加し、こ

	<ul style="list-style-type: none"> 治安悪化にも直結するため神南一丁目北地区は観光客・移民間わずわざわざ外国人を誘致・歓迎するような施策は打たないで下さい。 	<p>れらを実現する地区施設を定めています。引き続き渋谷駅周辺における混雑緩和に向けたまちづくりを進めていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 来街者の増加は、街のにぎわいと活気に寄与しています。一方で、安全・安心なまちづくりのため、渋谷区は渋谷駅周辺地域で毎晩徒歩によるパトロールを実施しているほか、青色防犯灯付きパトロール車による区内全域のパトロールを24時間365日実施しており、児童の登下校時の安全の確保、特殊詐欺や落書き等の犯罪の抑止にも取り組んでいます。今後も、警察や関係者とも連携して区民及び来街者の安全・安心の確保を推進していきます。
12.	<ul style="list-style-type: none"> 神南一丁目を騒音や渋滞、事故の原因となる公道カートの店舗等の新設不可地域として指定して下さい。 	<ul style="list-style-type: none"> 区では、公道カート事業所の開設について公道カート事業に関する届出制度を導入しています。 この制度は、区が事業の実態を把握し、必要な指導を行うことで、地域の安全・安心な生活環境の整備を推進することを目的としており、事業者による騒音・排ガス・振動対策と安全運転講習の実施、適切な隊列走行と誘導監視、危険運転・迷惑行為の防止、住民対応窓口の設置、周辺住民への配慮などを遵守することを誓約いただいています。 いただいたご意見は関係所管にお伝えし、引き続き区民の皆様が安心して暮らせるまちづくりを推進していきます。
13.	<ul style="list-style-type: none"> にぎわい空間を作っていきたいということですが、施設からの音が騒音にならないよう近隣住民への配慮をお願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣騒音への配慮については事業者を指導しており、周辺への音環境にも配慮しながら今後になぎわい空間づくりの計画の深度化を図っていく旨、事業者より伺っています。
14.	<ul style="list-style-type: none"> 資料に鳥が好む樹種を選定するとの記載がありますが、神南一丁目北地区は既にカラス等のフン害が発生しているため反対します。 	<ul style="list-style-type: none"> 都心部における生態系に配慮した緑化や緑地に生きものを呼び込む取組として、人が日常的に立ち寄らない屋上緑化を中心に鳥やチョウ類等が好む樹種選定や仕掛けの配置が計画されています。 いただいたご懸念については、事業者に伝えます。
15.	<ul style="list-style-type: none"> 工事の音は反響して遠くまでよく響くので騒音は最低限の規制を守るだけでなく極力無くしていただきたいです。 	<ul style="list-style-type: none"> 法令（騒音規制法・振動規制法）及び都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）に基づく規制基準の遵守を徹底するとともに、可能な限り騒音を低減するための対策を講じるよう事業者を指導いたしました。事業者からも、法令等規制基準の遵守徹底と騒音対策等に配慮する旨、伺っています。

【図 I - 1】日本の総人口は2050年には約1億人へ減少

○ 日本の総人口は、2008年をピークに減少傾向にあり、2050年には約1億人へまで減少する見込み。



(出典) 1920年までは、国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)、1920年からは総務省「国勢調査」。なお、総人口のピーク(2008年)に係る確認には、総務省「人口推計年報」及び「平成17年及び22年国勢調査結果による補間補正人口」を用いた。2020年からは 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)」を基に作成

出典:国土交通省 令和2年10月「国土の長期展望」中間とりまとめ 参考資料