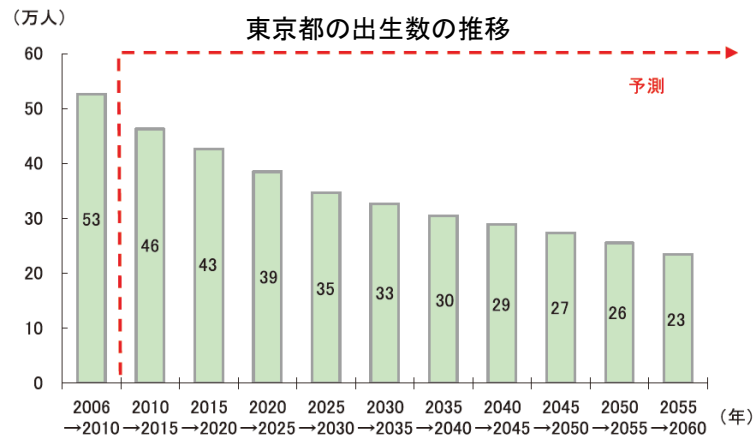
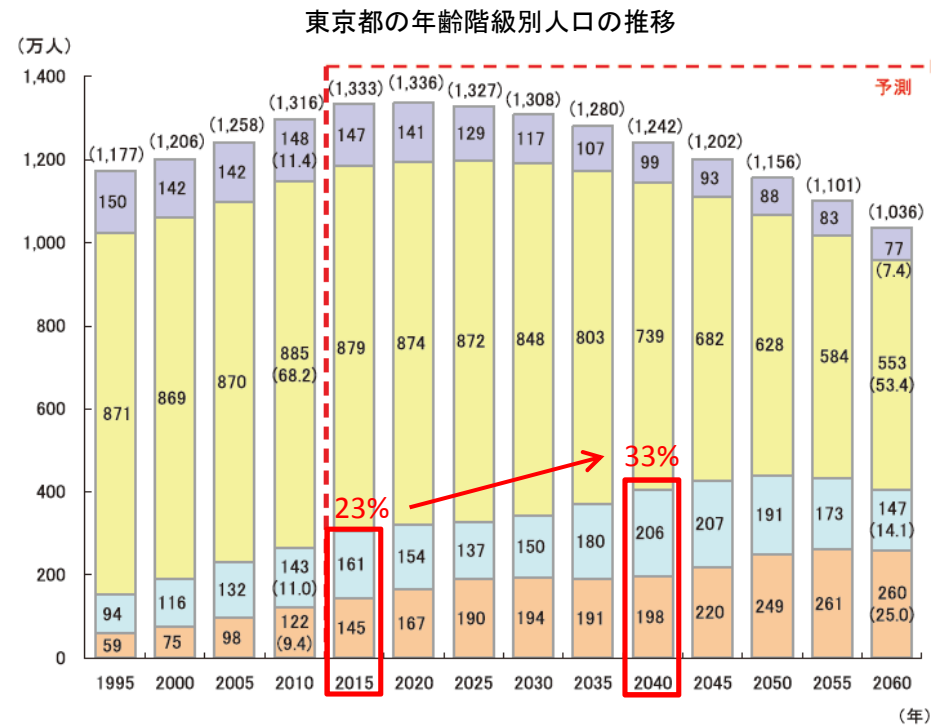
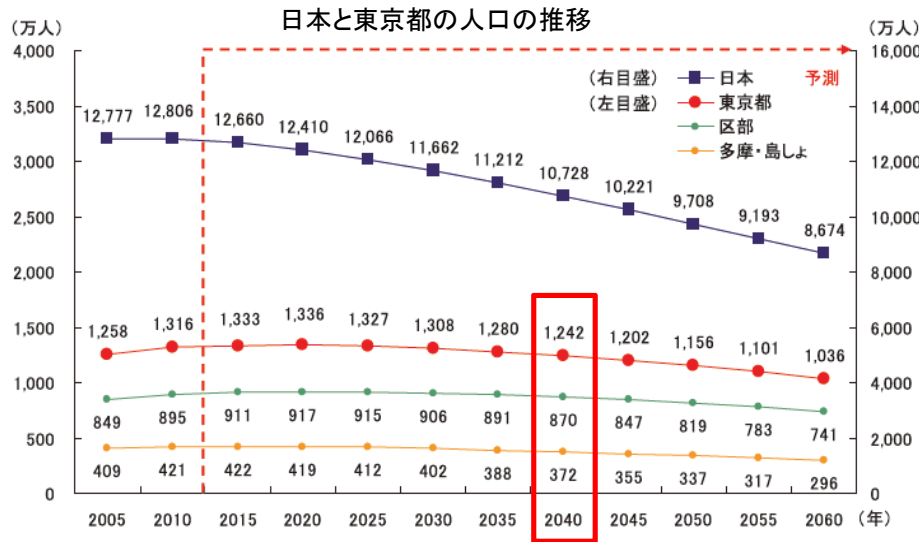


社会経済情勢の変化と 都市づくりの課題

第1回 都市づくり調査特別委員会
平成27年9月9日

人口減少と少子高齢化の更なる進展に対応した都市づくり

- ・東京の人口は、2020年の1,333万人をピークに減少し、2040年には1,242万人になると推計。
- ・特に多摩・島しょ部は、2015年の422万人から、2040年には372万人になると推計。
- ・東京の高齢化率は、2015年度の23%から2040年度には33%に上昇し、その後も上昇し続けると推計。
- ・東京の出生数は、2010～2015年度の46万人から、2040～2045年度の29万人に減少し、その後も減少し続けると推計。

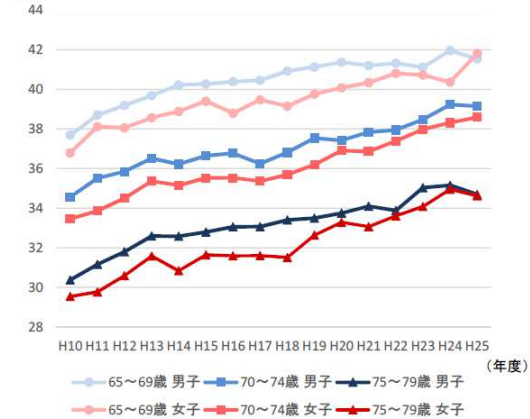


出典:「東京都長期ビジョン」(平成26年12月/東京都)

高齢者と女性の就業を支える都市づくり

- ・進展する高齢化の一方で、高齢者の体力や運動能力は年々向上。65歳以降も就業を希望する割合が6割あるが、就業率は2割程度。
- ・就業者総数に占める女性の割合は増加し、就業を希望する女性が増えていることが考えられるが、就業率は子育て世代を中心に低い。
- ・生産年齢が減少する中、高齢者や女性の就業を支える都市づくりが必要。

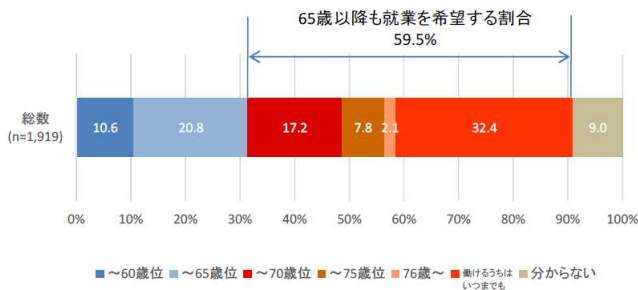
高齢者の体力・運動能力調査結果の推移



注1：点数は、「新体力テスト実施要項」に基づく握力・上体起こし・長座体前屈・開眼片足立ち・10m障害物歩行・6分間歩行の6種目の合計点である。

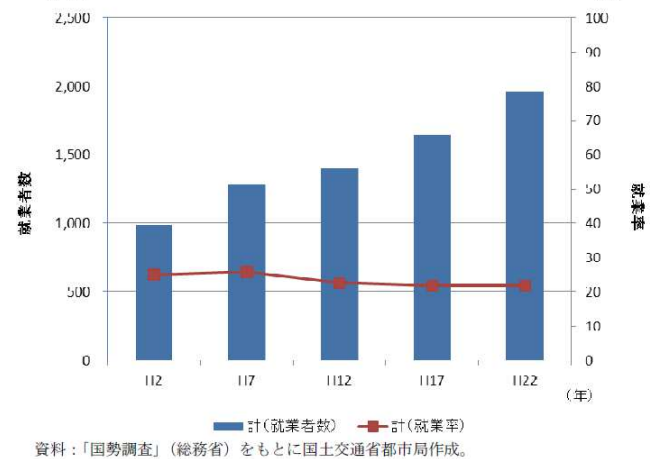
資料：「平成25年体力・運動能力調査」（文部科学省）をもとに国土交通省都市局作成。

退職希望年齢



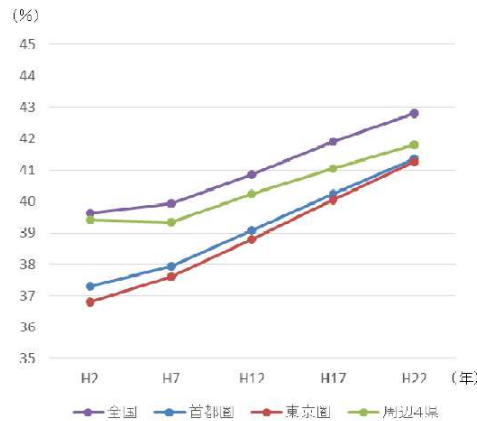
資料：「高齢者の健康に関する意識調査結果」（内閣府）をもとに国土交通省都市局作成。

高齢者の就業者数の推移



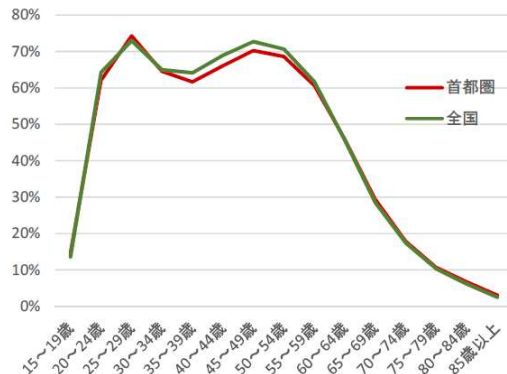
資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

就業者総数に占める女性の割合の推移



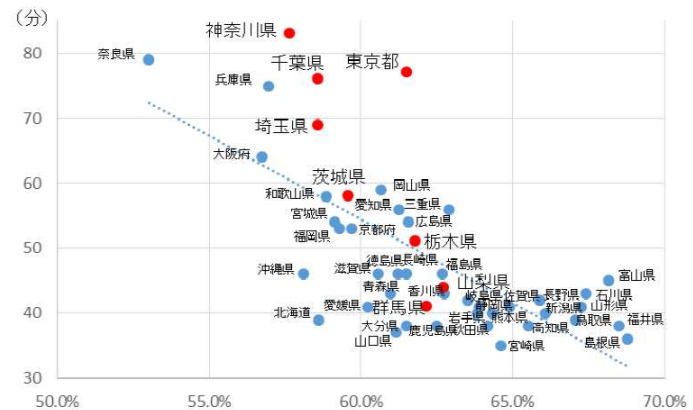
資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

年齢階層別の女性就業率



注1：就業率＝就業者／15歳以上人口（労働力状態「不詳」を除く）
資料：「平成22年国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

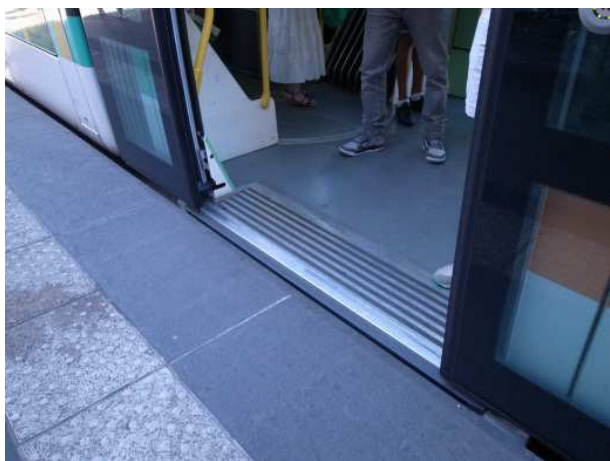
女性の就業率と通勤時間との関係



注1：就業率＝就業者／15歳以上人口（労働力状態「不詳」を除く）
資料：「平成22年国勢調査」、「平成23年社会生活基本調査」（ともに総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

人にやさしい都市づくり

- 鉄道等の公共交通において、少子高齢化に対応していない、使いにくい場所がある。高齢者やベビーカー、子連れの親等でも利用しやすい、ユニバーサルデザインの公共交通が求められている。
- 高齢になったり、要介護状態になっても、住み続けることができる居住環境の整備が求められている。
- 憩いやにぎわいが生まれる広場や公園、水辺空間、コミュニティ施設など、様々な世代の交流の場、住民のニーズに応じた活動（地域活動、ボランティア、スポーツ、文化活動、農業等）の場が求められている。



ホームにアクセスしやすく、
車いすでも乗降可能な公共交通



集合住宅・戸建住宅・高齢者住宅・
学生寮・保育園など、多世代が入居
する住宅団地(スウェーデン)



子育て・教育・市民活動等の
複合施設
(立川市子ども未来センター)

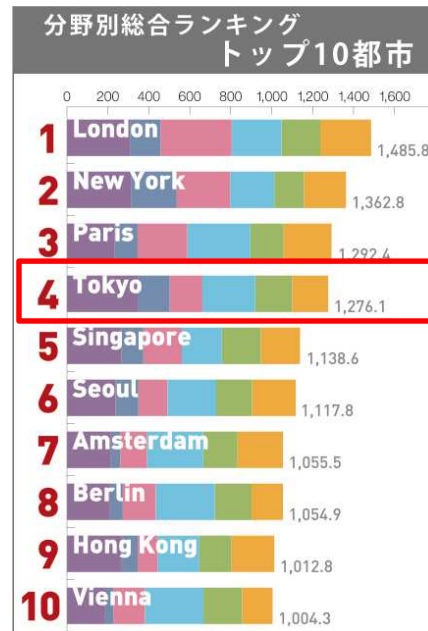
都市ランキングから見た東京

- 世界の大都市は、積極的な開発と人口の増加で存在感を示し続けており、また、アジアの有力都市は急速に競争力を伸ばしている。
- さまざまな都市ランキングにおける評価では、東京は人的資本や知的資本、インフラ面では高く評価される一方、ビジネスのしやすさ、産業・生活コストや経済安定性などに関して、より一層の競争力強化が求められている。

「世界の都市総合カランキング」

森記念財団 都市戦略研究所

- 世界を代表する主要40都市を選定し、都市の力を表す主要6分野（経済、研究・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセス）と、都市活動を牽引する4つのグローバルアクター（経営者、研究者、アーティスト、観光客）、ならびに都市の生活者という5つのアクターの視点に基づき、複眼的に都市の総合力を評価している。
- 東京の強みは、経済分野の「市場の規模」、「経済集積」、研究・開発分野全般、居住分野の「生活利便性」、交通・アクセス分野の「都市内交通サービス」等となっている。
- 一方、弱みは経済分野の「法規制・リスク」、文化・交流分野の「集客資源」、居住分野の「居住コスト」、環境分野の「自然環境」、交通・アクセス分野の「国際交通ネットワーク」、「交通利便性」等となっている。



出典：「世界の都市総合カランキング2014」（平成26年10月/森記念財団 都市戦略研究所）

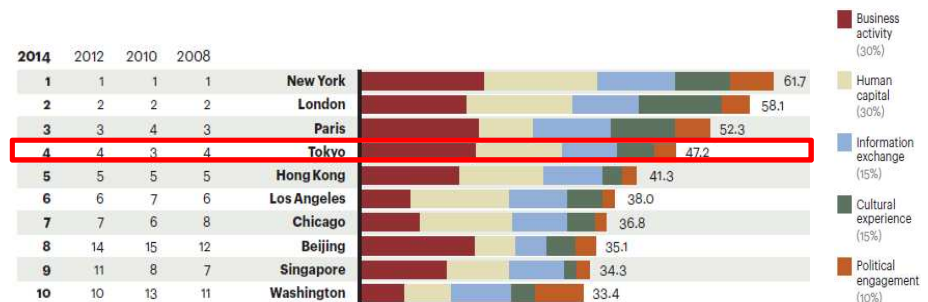
「Global Cities Index and Emerging Cities Outlook」

A.T.Kearney (米)

- 2008年より2年ごとに世界主要都市のランキングを公表。2014年度の調査では、5つの評価軸、26指標に基づく世界84都市のランキングを公表している。
- 東京はアジアの都市では最高位となっている。ビジネス活動、人的資本で比較的高い評価を得る一方、上位3都市と比べ情報流通、文化的経験、政治的関与が低評価にとどまっている。

5つの評価軸と比重

ビジネス活動/Business activity	30%
人的資本/Human capital	30%
情報流通/Information exchange	15%
文化的経験/Cultural experience	15%
政治的関与/Political engagement	10%



出典：「2014 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook」（平成26年/A.T. Kearney）

都市ランキングから見た東京

「Cities of Opportunity」

PwC：プライスハウスイータークーパース（英）

- 世界の産業・金融・文化の中心となる主要都市を対象とした都市力の調査。
- 2014年の調査では、世界の主要30都市を、10の領域・59の指標で採点している。
- 東京は「知的資本・イノベーション」、「技術の成熟度」、「ゲートウェイ機能」、「経済的影響力」で10位以内。「ゲートウェイ機能」が4位と最も高く、「知的資本・イノベーション」ではアジア都市の中で唯一トップ10入りしている。
- 一方、「産業・生活のコスト」、「持続可能性と自然環境」、「人口構成・住みやすさ」が、相対的に低くなっている。

「The Most Liveable Cities Index」

MONOCLE（英国）

- イギリスの雑誌「MONOCLE」が公表している「都市の住みやすさ」に関するランキング。
- 2012年から毎年順位をあげ、2015年には1位を獲得。
- 主な評価ポイントは以下のとおり。
 - 高い水準の公共交通、公道の高い整備率
 - レストラン・ショッピングの充実
 - 静かな裏通り、下町情緒溢れる市民性
 - 低い犯罪率
 - 羽田空港国際化による利便性向上
 - 人々の勤勉性や礼儀正しさ など

	知的資本・イノベーション	技術の成熟度	ゲートウェイ機能	交通・インフラ	健康・安全・治安	持続可能性と自然環境	人口構成・住みやすさ	経済的影響力	ビジネスのしやすさ	産業・生活のコスト
①ロンドン (2)	2位	1位	1位	6位	6位	14位	2位	1位	5位	15位
②ニューヨーク (1)	6位	5位	9位	16位	9位	11位	10位	3位	3位	9位
③シンガポール (7)	14位	8位	3位	1位	6位	16位	5位	6位	1位	19位
④トロント (3)	5位	13位	18位	2位	2位	6位	9位	9位	4位	4位
⑤サンフランシスコ (6)	3位	6位	16位	21位	5位	5位	3位	7位	7位	6位
⑥パリ (4)	1位	11位	7位	5位	10位	3位	7位	4位	14位	24位
⑦ストックホルム (5)	4位	3位	20位	8位	1位	1位	8位	17位	10位	18位
⑧香港 (8)	13位	4位	4位	14位	16位	21位	5位	8位	2位	14位
⑨シドニー (11)	8位	14位	13位	25位	2位	1位	1位	13位	13位	12位
⑩シカゴ (9)	9位	9位	22位	18位	6位	7位	10位	15位	7位	2位
⑬東京 (10)	10位	10位	4位	11位	11位	19位	15位	10位	12位	21位

※○の数字は今回総合順位、() は前回総合順位

出典：「Cities of Opportunity 6 世界の都市力比較 2014」(平成26年/PwC)

順位	2012年	2013年	2014年	2015年
1	チューリッヒ	コペンハーゲン	コペンハーゲン	東京
2	ヘルシンキ	メルボルン	東京	ウィーン
3	コペンハーゲン	ヘルシンキ	メルボルン	ベルリン
4	ウィーン	東京	ストックホルム	メルボルン
5	ミュンヘン	ウィーン	ヘルシンキ	シドニー
6	メルボルン	チューリッヒ	ウィーン	ストックホルム
7	東京	ストックホルム	チューリッヒ	バンクーバー

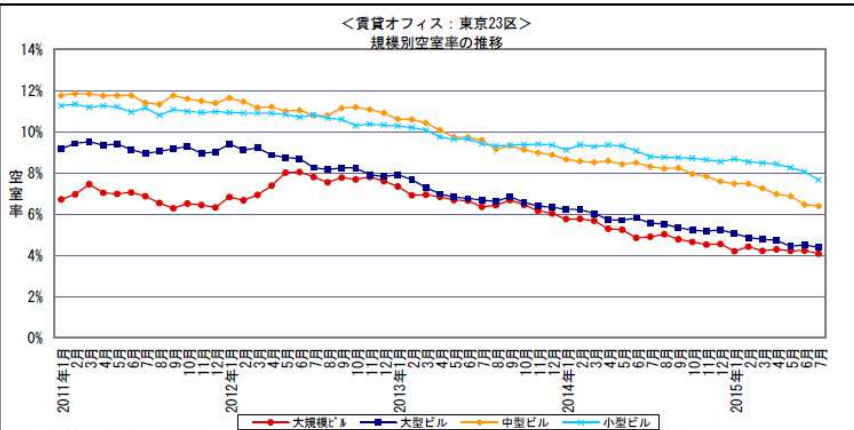
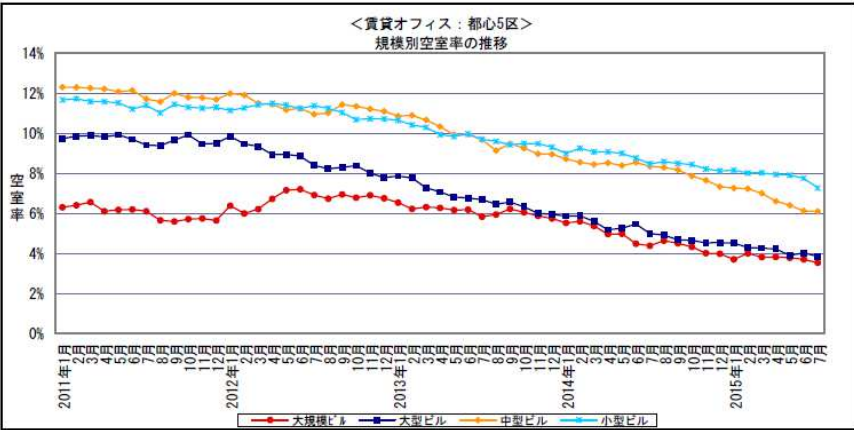
出典：「Monocle」ホームページから東京都作成

経済活力の維持向上に資する拠点の持続的整備

- ・国際競争力の維持向上のため、国家戦略特区の活用などにより、拠点の持続的な整備を進める必要がある。
- ・時代の要請に応じ、街区再編や大街区化を含め、オフィスビルの更新が求められている。

オフィスビルの空室率は、規模が小さいほど高い状況にある

賃貸オフィス 規模別空室率の推移



出典：三幸エステート（株）「オフィスマーケット調査月報」「オフィスマーケットリポート」

基準階面積	
大規模ビル	200坪以上
大型ビル	100～200坪
中型ビル	50～100坪
小型ビル	20～50坪

出典：「不動産市場動向マンスリーレポート」
(平成27年8月/国土交通省)



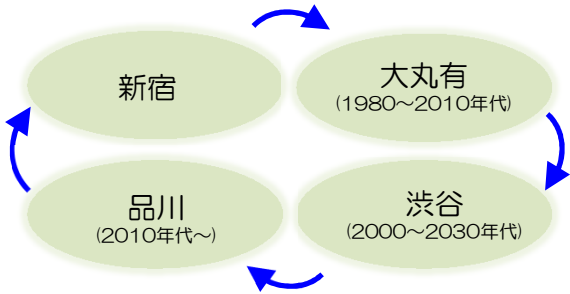
新宿

新宿



丸の内

大丸有
(1980～2010年代)



品川
(2010年代～)

渋谷
(2000～2030年代)



品川



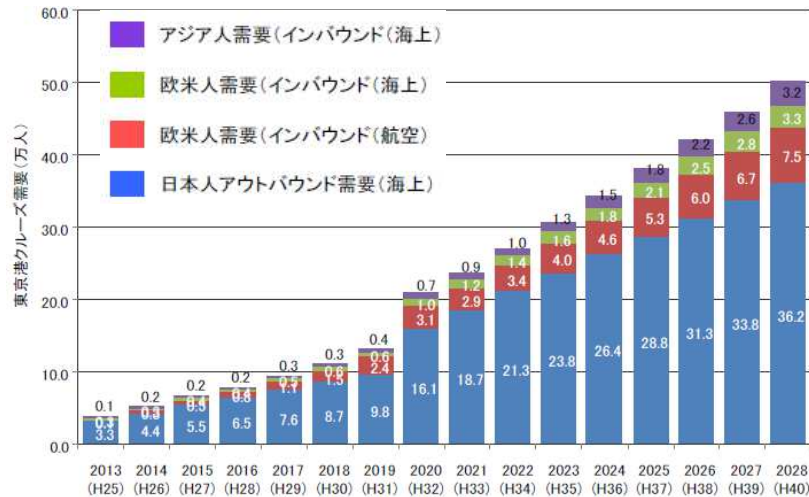
渋谷

クルーズやMICEに対応する臨海部の都市づくり

- 世界のクルーズ人口や東京港のクルーズ需要は大幅に増加しており、都市の活性化につながる客船ターミナルや港と市街地の連携などが求められている。
- アジアにおける国際会議の開催件数は増加しており、今後も増加が見込まれることから、MICE※施設の整備などが求められている。

※企業等の会議（Meeting）、企業等の報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関等が行う国際会議（Convention）、イベントや展示会等（Event/Exhibition）の総称

東京港のクルーズ需要推計



大陸別 国際会議の開催件数



※2009年までは確定値、2010年以降は暫定値
 ※2004年～2009年までの件数は、暫定値から確定値への補正に伴い平均約30%増加

海外のクルーズ客船ふ頭の整備例

シンガポール港

マリーナ・ベイ・クルーズセンター・シンガポール



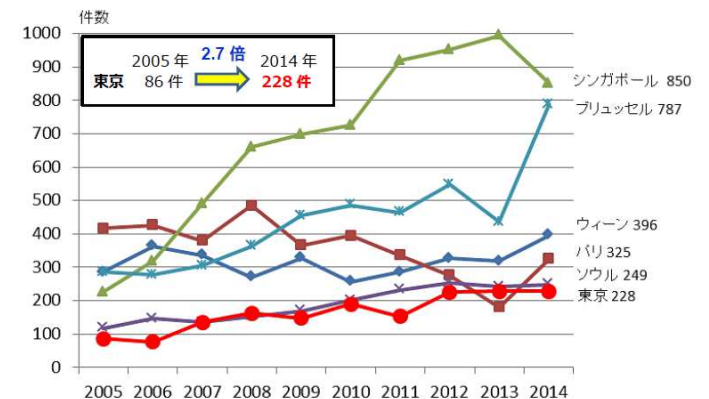
○クルーズ客船専用埠頭
 最大着岸可能総トン数: 220,000総トン
 パース数 : 2
 パース長 : 第1パース 335m
 第2パース 360m
 水深 : 第1パース 11.5m
 第2パース 11.3m
 乗客収容人数 : 6,800人
 ターミナル面積 : 2万8,000㎡
 (チェックインカウンター80、出入国カウンター40)

○マリーナ地区内の複合施設
 コンベンションホール・ショッピングモール・ホテル・
 ミュージアム・カジノ・エンターテインメントコンプレックス
 巨大観覧車「シンガポール・フライヤー」

画像提供: MBCCS(マリーナ・ベイ・クルーズ・センター・シンガポール)

出典: 「東京クルーズビジョン」(平成26年1月/東京都)

国際会議の都市別開催件数の推移



※2009年までは確定値、2010年以降は暫定値

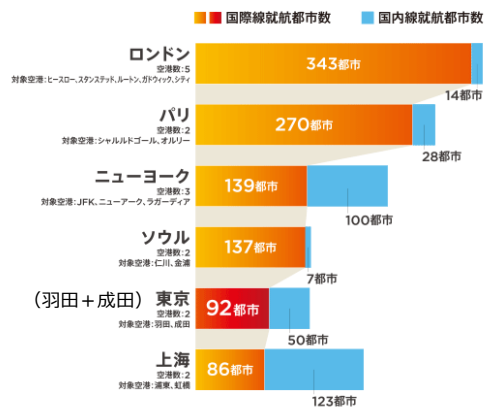
出典: 「MICE誘致戦略」(平成27年10月/東京都)

空港機能の強化

- ・世界との玄関口となる東京（羽田空港、成田空港）は、世界の主要都市と比べ、国際線の就航先が少ない。
- ・航空需要は引き続き増加傾向にあり、世界ではLCCのシェアが拡大しているなど、空港容量の拡大が求められている。
- ・アジア各都市の空港は、滑走路の新設やターミナルビルの増設などの計画があるが、東京では拡張できる余地が限られている。
- ・羽田空港においては新飛行経路による発着回数の拡大が図られているが、さらなる空港機能の強化が不可欠である。

世界の空港の就航都市数

世界の主要都市空港の就航先比較



※就航都市数は2014年8月時点で、旅客便の直行便が就航している都市
出典:「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2013」/OAG Flight Guide Worldwide

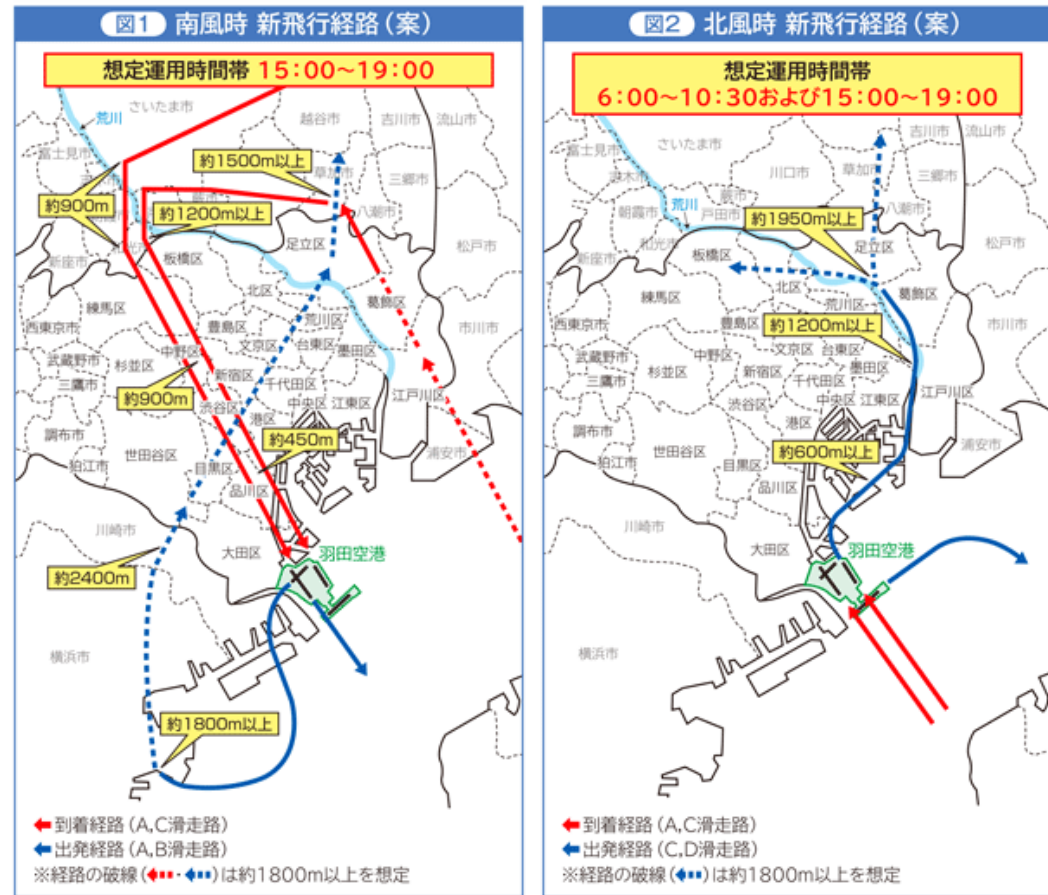
出典:「羽田空港のこれから」(国土交通省ホームページ)に一部加筆

航空需要予測(発着回数)



出典: 第9回交通政策審議会航空分科会基本政策部会 資料2-1
「今後の首都圏空港のあり方について」(平成25年9月/国土交通省)に一部加筆

新飛行経路(都心上空通過)による発着回数の拡大

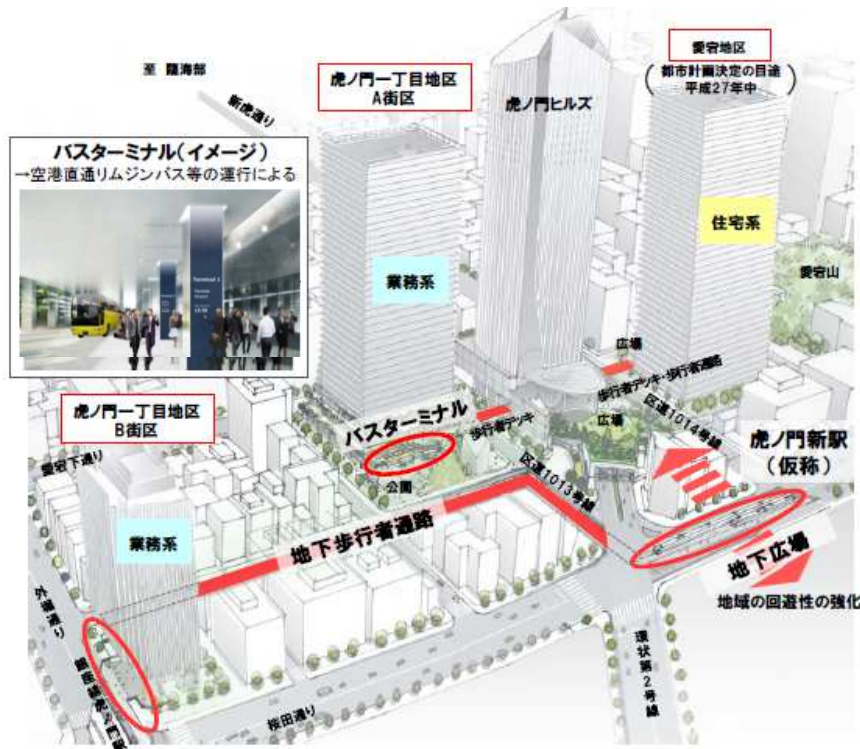


出典:「羽田空港のこれから」(国土交通省ホームページ)

交通結節機能の強化

- ・ 虎ノ門駅では、周辺の開発にあわせて地下広場や地下歩行者通路の整備、バスターミナルの整備等を進めているが、地下鉄駅を中心に、駅前広場がない駅や、バスターミナル等との接続が機能的でない交通結節点が多い。
- ・ 今後も、都市開発に合わせた交通結節機能の強化を進めていくことが必要である。

都市開発によるバスターミナルの設置(虎ノ門)



出典：内閣府地方創生推進室 第4回東京圏国家戦略特別区域会議資料4(東京都提出資料)(平成27年6月/東京都)

地下鉄3路線以上が連絡する駅



出典：東京都資料

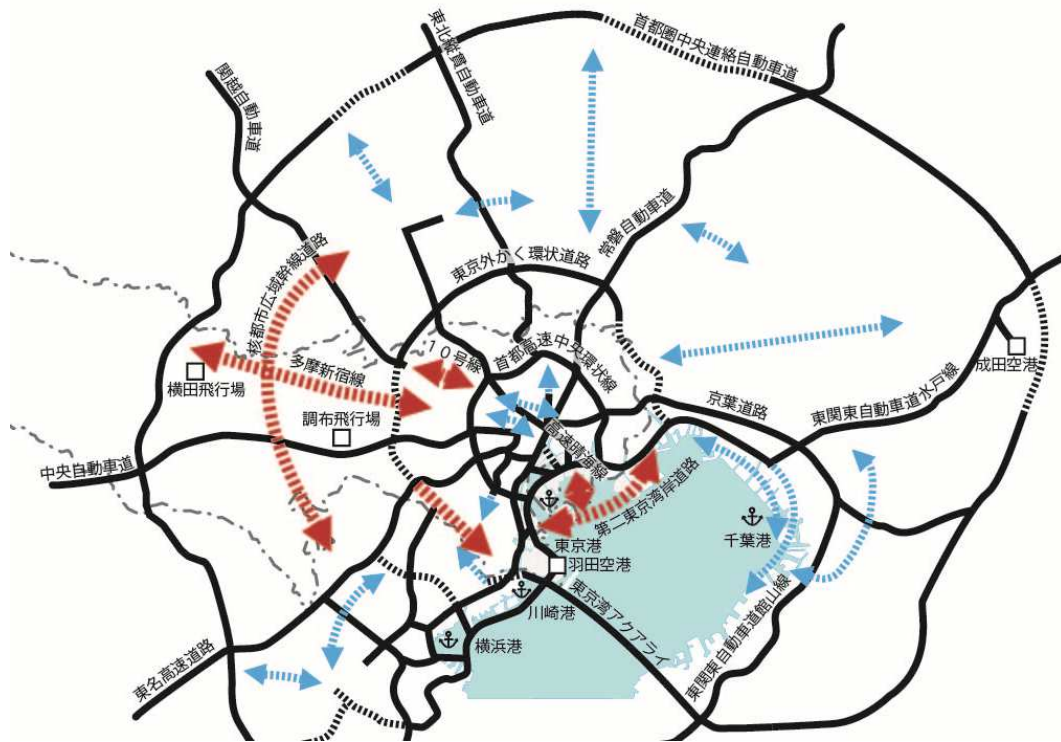


大手町駅
広場・たまり空間のない地下鉄出入口

広域幹線道路の整備

- ・世界の主要都市においては、東京に比較して環状道路の整備率が高く、その車線数も8車線で整備を行っている区間もある。
- ・拠点や空港、港湾等を結ぶ広域幹線道路について、整備の必要性等を検討することが求められている。

東京都市圏の高速道路ネットワーク



凡 例	
—	供用中
- - - -	事業中又は都市計画決定済み
→ - - - -	検討路線
← - - - -	構想路線
□	空港・飛行場
⚓	港湾

— (8 lanes)	— (Other expressways)
— (6 lanes)	— (Main general roads)
— (4 lanes)	— (Main general roads)
— (2 lanes)	— (Main general roads)
⋯ (Not provided)	⋯ (Not provided)

世界の主要都市の環状道路

ロンドン

M25

車線数 6~8車線
整備率 100%

パリ

A 86
A 104
ペリフェリック

車線数 4~8車線
整備率 87%(2011年)

北京

四環路
二環路
三環路
五環路
六環路

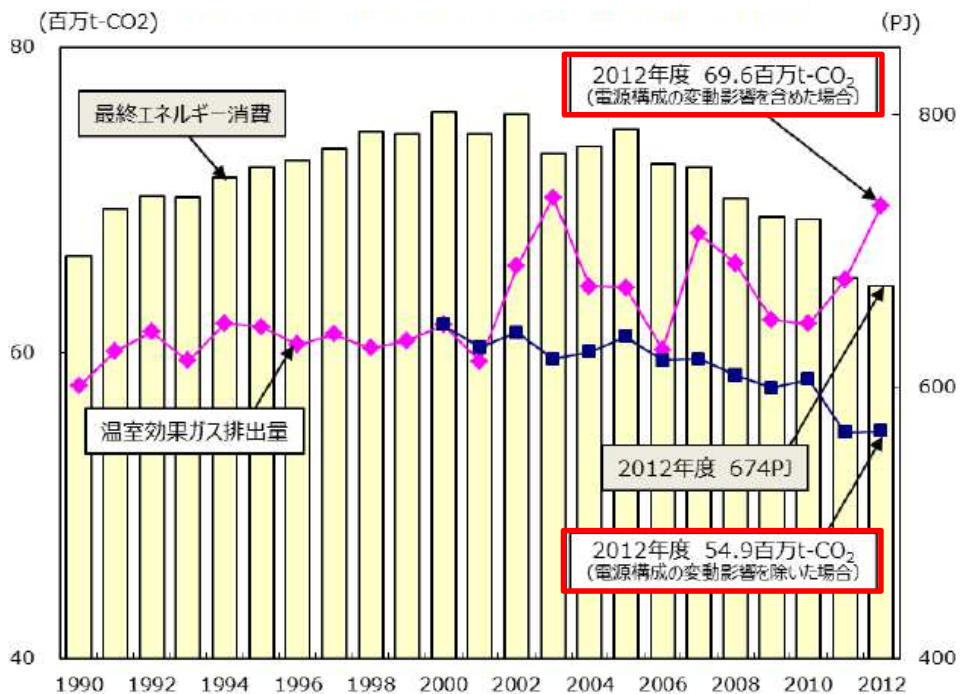
車線数 4~8車線
整備率 100%

出典:「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成26年12月/東京都) に一部加筆

温室効果ガス排出量の増加への対応

- ・最終エネルギー消費は減少基調にあるものの、温室効果ガス排出量は電源構成の変動影響を含めると増加基調となっている。
- ・再生可能エネルギーの利用拡大やCO₂フリー水素の活用など、エネルギーを低炭素なものに転換していくことが求められている。
- ・エネルギーの面的融通を広げ、その自立・分散化を進めるなど、防災面にも配慮した取組を広げていくことが求められている。

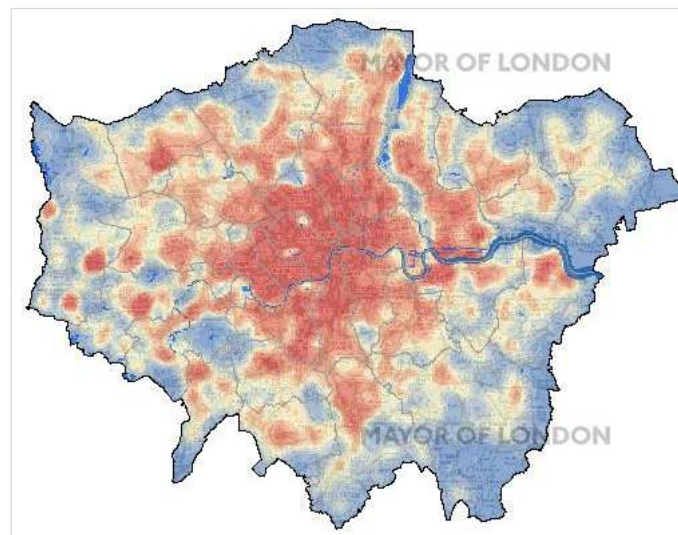
最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量の推移



出典:「都における最終エネルギー消費及び温室効果ガス排出量総合調査」(平成27年3月/東京都)

ロンドンヒートマップ

市内の主要な熱需要及び排熱の場所や地域熱供給パイプラインの場所を明示し、エネルギーの面的融通を促進している。



出典:大ロンドン市ホームページ

地域冷暖房が導入されている丸の内二丁目地区



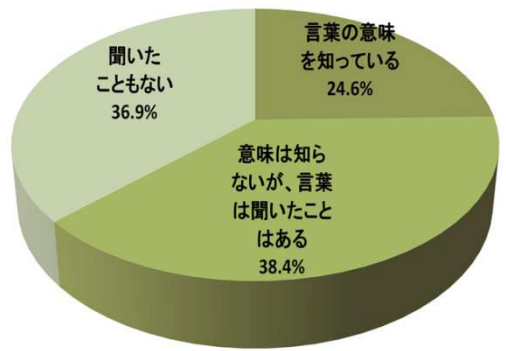
みどりや生物多様性への配慮

- ・個別での緑や水辺空間の創出への取組は始まっており、個々の緑のネットワークなど、さらなる魅力の向上に向けた展開が望まれる。
- ・また、緑の量の確保にとどまらず、生物多様性の保全と回復に向けた取組の強化も求められている。



水と緑のネットワークの充実

Q:あなたは「生物多様性」という言葉を知っていますか。



「都民生活に関する世論調査」
(平成26年/東京都)



都では、希少な陸産貝類が発見された連光寺・若葉台地区を保全地域に指定

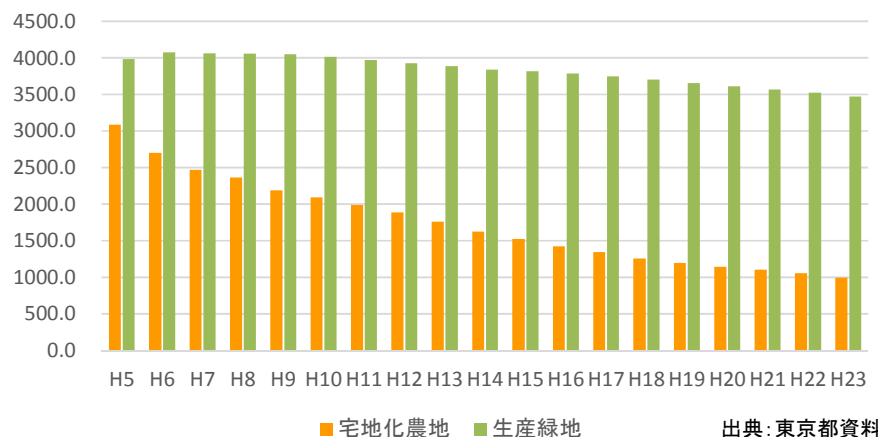


都内で保存すべき希少種の例 (左:トウキョウサンショウウオ、右:エビネ)

減少を続ける農地と農地に対する期待

- 平成23年の都内の宅地化農地面積は約1,000haであり、平成5年の約3,100haと比較し約1/3と、急速にその面積が減少している。
- 農地は「緑や環境の保全」や「防災機能」としての役割が望まれているほか、環境教育やレクリエーションの場など、都市ならではの農地の価値が改めて見直されている。
- 減少傾向にある農地の保全に向けた取組を強化するとともに、農地を活動の場として活かした仕掛けの充実が求められている。

面積(ha)



宅地化農地と生産緑地の変遷

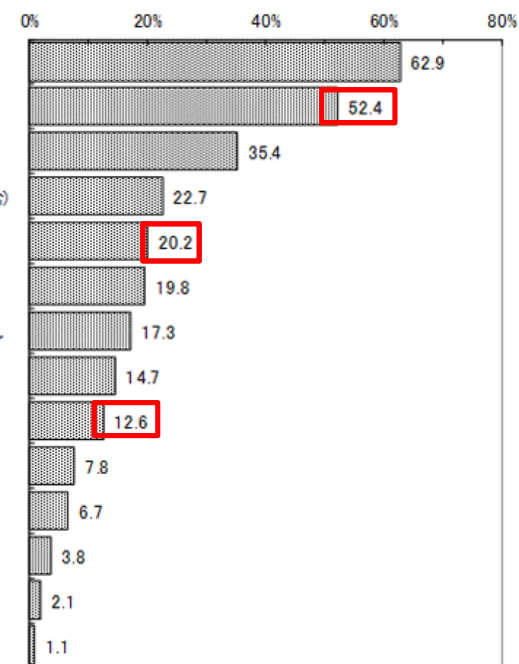
出典: 東京都資料



出典: 東京都資料

災害時の待避所としても活用できる農地（国分寺市）

- 新鮮で安全な農畜産物の供給
- 緑や環境の保全
- 農作業体験や食育などの教育機能
- 地域産業の活性化(農業と他産業との連携を含む)
- 災害時の避難場所などの防災機能
- 生活に潤いや安らぎを提供
- 農作業体験などによる農業への関心の呼び起こし
- 地域の伝統・文化の継承
- 良好な景観の形成
- 地域コミュニティの場
- 園芸療法などの医療・福祉機能
- 身近なレクリエーションの場
- その他
- 特になし



出典: 「平成27年度第2回 都政モニターアンケート結果」(平成27年8月/東京都)

東京の農業・農地に期待する役割

さらに魅力的な景観形成

- ・美しく風格のある首都東京を実現するための取組を進めてきたところだが、首都にふさわしい景観の形成や歴史・文化の継承や、新たな魅力の創出による東京の価値の向上などに向け、取組を加速させることが求められている。



出典：東京都資料

都市の成長の過程で失われた水辺景観



出典：東京都資料



出典：東京都資料

さまざまなものが視界に入る景観



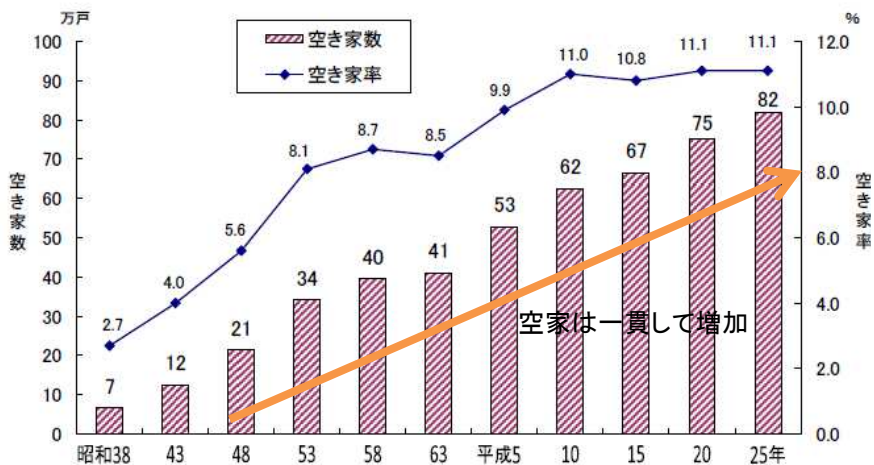
出典：東京都資料

舟運等により東京を訪れる人の視点に立った
景観への配慮の必要性

空家の増加や高経年マンションの増加への対応

- ・空家が一貫して増加傾向にある。そのなかには老朽化したストックもあり、その適正な管理を促進することが求められている。
- ・都内の分譲マンション戸数は160万戸超であり、今後、築年数を経過したマンションが増加していくことが見込まれる。

空家数及び空家率の推移



注)空家率は、総住宅数に占める空家家の割合を示す。

出典:「平成25年住宅・土地統計調査結果の概要」に一部加筆

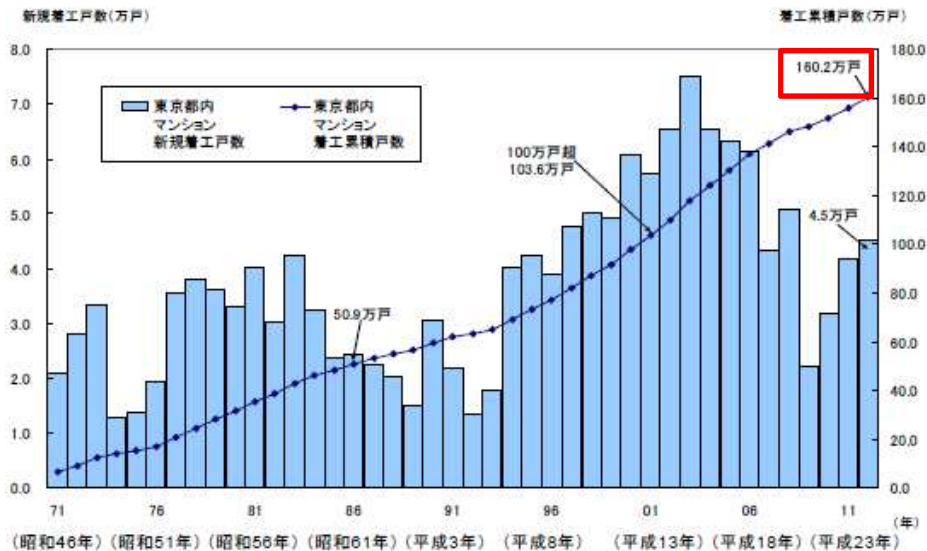
空家の例

防犯、防災、衛生面等から、
空家の適正な管理が求められる。



出典:国土交通省資料

都内の分譲マンション新規着工戸数・着工累積戸数



(資料)住宅・土地統計調査/総務省、住宅着工統計/国土交通省

(備考)1970(昭和45)年以前のストック集計は「平成10年住宅・土地統計調査」による。
以降は、「住宅着工統計」による着工戸数を加算

右)管理不全マンションの例

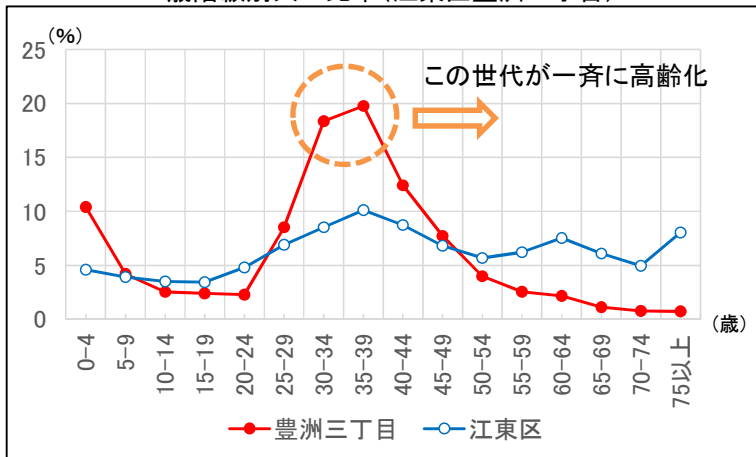


出典:豊島区「豊島区マンション管理推進条例について(小林秀樹講演資料)」 15

地域の活力の低下への対応（1）

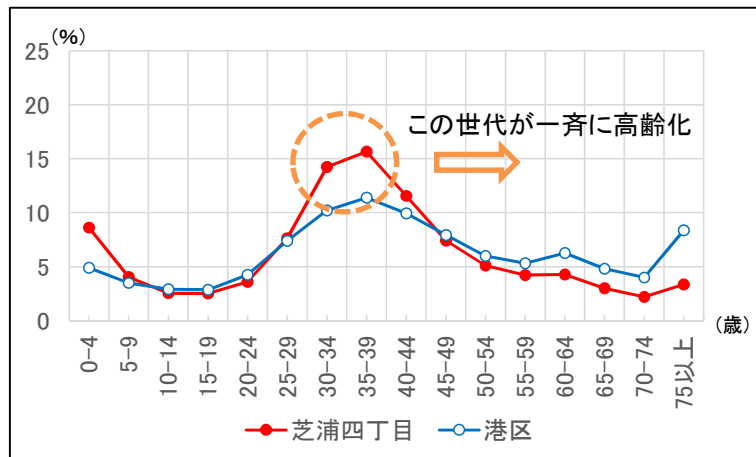
- ・住宅は個人や家族の生活の場であるだけでなく、社会生活や地域のコミュニティ活動を支える拠点である。
- ・マンションが同時期に多く供給された地域では、居住者の一斉の高齢化等による地域活力の低下が懸念される。
- ・福祉施策とも連携し、住み慣れた地域やコミュニティのなかで住み続けられるような住宅・住環境を形成することが求められている。
- ・ライフステージやニーズに応じた住替えができる市場環境整備が求められている。

5歳階級別人口比率(江東区豊洲三丁目)



出典:「国勢調査」

5歳階級別人口比率(港区芝浦四丁目)

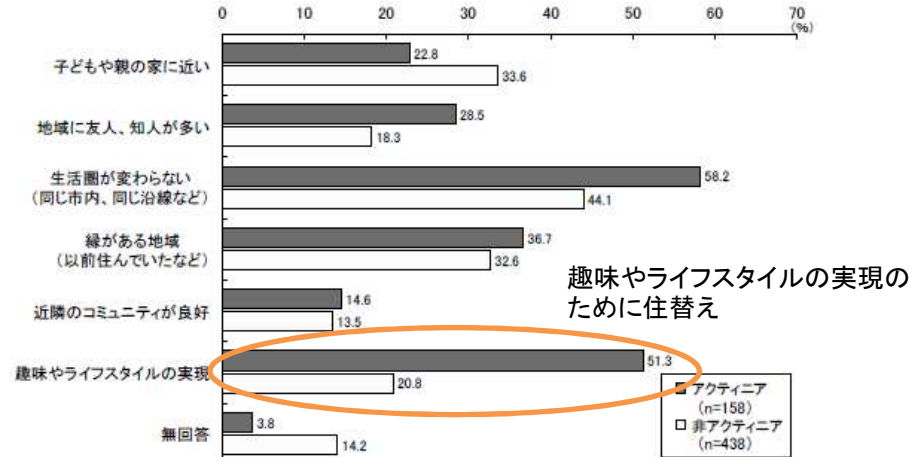


出典:「国勢調査」

一般住宅、学生寮、保育所、高齢者向け住宅などで構成される住宅街区
(スウェーデン マルメ)



アクティブシニアの住替え要因



出典:都市再生機構資料に一部加筆

地域の活力の低下への対応（2）

- ・地域で住み続けるためには、住まいの確保に加え、地域の環境も重要な要素である。
- ・身近な圏域において、地域住民のコミュニティの場や、生活に必要な施設（商店、商店街、病院など）の確保も重要である。

地域コミュニティの核となる小学校（調布市立調和小学校）

【施設概要】

小学校、地域開放施設（地域図書館など）、温水プール

【施設の運営】

小学校、地域開放施設：市

温水プール：PFI 事業者

【特色等】

- ・総合型地域スポーツ・文化クラブ「調和SHC 倶楽部」が設立され、調和小学校開放事業に携わり、スポーツ・文化サークルの数が40を超え、地域の健康増進や地域コミュニティ醸成に寄与。
- ・学校のプールが温水化され、一般開放されたことにより、地域住民にとっての受益増大につながった。



出典：「民間主体による公共施設と民間施設との合築等の整備推進方策検討調査」
（平成24年12月/国土交通省）より東京都作成

高齢者へのサービスが充実した商店街（品川区中延商店街）

【概要】

・中延商店街は半径700メートルの商圈内に約9,760人の高齢者がおり、「高齢者にやさしい街づくり」に取り組んでいる。

【主な取組】

○街のコンシェルジュ

・高齢者のちょっとした困りごと（電球の交換、庭木の手入れ等）を有償ボランティアが支援する仕組み。

○街中サロン

・商店街での休憩所に加え、個店で扱わない高齢者向け商品（糖尿病患者向け食材等）の紹介や血圧などの測定サービス、商店街の情報発信等を実施。

○楽習教育

・商店街で扱っている商品を使った料理教室など、専門知識を持つ講師を派遣し、参加者の生活に役立つ知識を身に付けてもらうもの。



出典：中小企業庁ホームページより東京都作成

公共空間の活用（1）

- 諸外国においては、自転車レーンのネットワーク化やトランジットモール化など道路空間を柔軟に活用している事例もある。
- 東京都においても、デモータライゼーションに向けた取組が緒についたところであり、三環状道路や都市計画道路などの都市インフラの整備進捗状況等を勘案しつつ、その取組を加速することが求められている。



自転車レーンのネットワーク化



オープンカフェとして使用し、にぎわいを創出



出典：東京都資料



出典：国土交通省資料

トランジットモール



出典：国土交通省資料

車線を減らし、BRT・LRT等の走行空間に転用

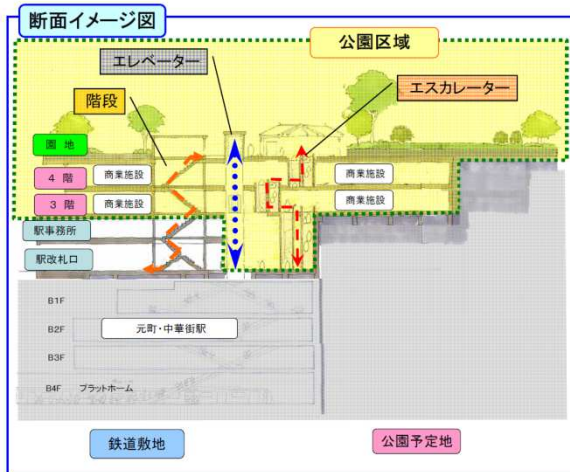


出典：東京都資料

公共空間でのイベント開催
(丸の内仲通り)

公共空間の活用（2）

- 道路空間の利活用に加え、公園や公共施設などの利活用についても、地域のニーズに応じた利活用や民間活力を活かした利活用などにより人々の交流や賑いを創出することが求められている。



出典:「環境創造・資源循環委員会」資料(平成19年5月/横浜市)

立体公園制度の活用による
駅施設等との一体整備
(横浜 アメリカ山公園)



出典:武雄市資料

図書館にカフェや書店、CD・DVDレンタルショップも併設
(武雄市図書館)



出典:流山市資料

地域交流施設や図書館が併設された学校
(流山市 おおたかの森小・中学校)

付加価値の創造

- 人口減少社会を迎えるなか、既存ストックを有効活用して効率的に都市づくりをしていくことが求められる。
- 東京にはこれまでの都市開発によるストックが多く蓄積されており、それらのストック活かしながら、都市の歴史や文化を継承した都市づくりが求められている。



出典：国土交通省資料

高架鉄道を緑道・公園へ(ニューヨーク ハイライン)



既存ストックを活用した住宅整備(コペンハーゲン)



ワイン倉庫を商業施設へ(パリ ベルシーヴィラージュ)

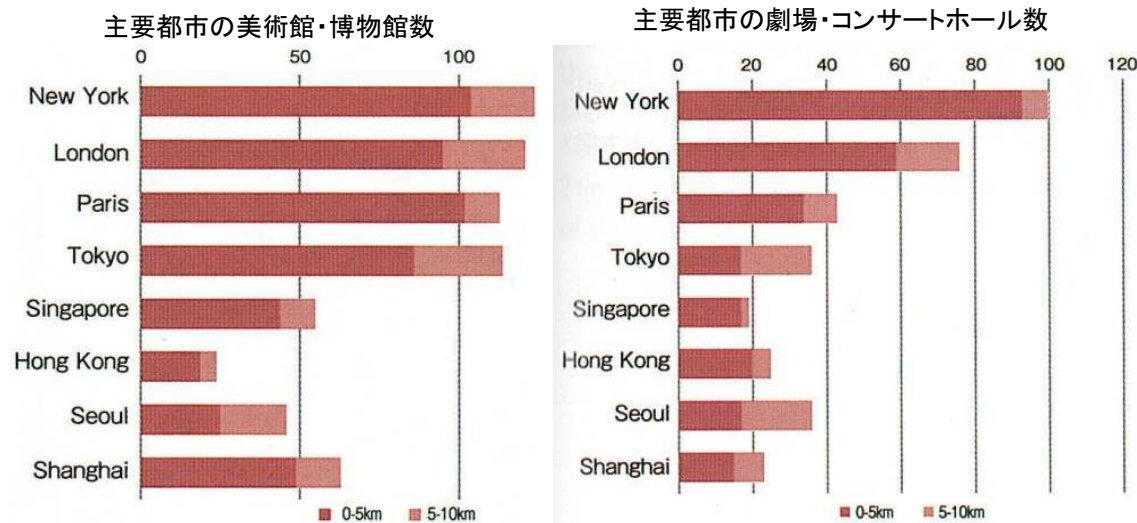


出典：横浜市資料

倉庫を商業施設へ(横浜 赤レンガ倉庫)

芸術・文化の顔となる場の創出

- 東京の美術館・博物館数は海外主要都市との比較においても多いが、劇場・コンサートホール数は少ない。また、年間訪問者数は、パリのルーブル美術館やロンドンの大英博物館など、街のシンボルになっている美術館に比べて少数にとどまっている。
- 世界一の都市の実現や更なる魅力的な都市づくりに向け、芸術・文化の顔となる場の創出が求められている。



出典：「新建築 2015年6月別冊 TOKYO 150 Projects」（平成27年6月/新建築社）

世界の美術館の年間訪問者数(2013年)

1	ルーブル美術館（仏パリ）	933万人
2	大英博物館（英ロンドン）	670万人
3	メトロポリタン美術館（米NY）	622万人
4	ナショナルギャラリー（英ロンドン）	603万人
5	ヴァチカン美術館（ヴァチカン）	545万人
6	テート・モダン（英ロンドン）	488万人
7	故宮博物院（台湾 台北）	450万人
8	ナショナルギャラリー（米ワシントンDC）	409万人
9	ポンピドゥーセンター（仏パリ）	374万人
10	オルセー美術館（仏パリ）	350万人
20	国立新美術館（東京）	203万人
37	東京国立博物館（東京）	140万人
48	森美術館（東京）	122万人

出典：「The Art Newspaper」（イギリスの美術月刊誌）（平成26年4月）より
東京都作成

芸術・文化と身近に触れ合える場の創出

- さらなる魅力的な都市づくりに向け、芸術・文化の顔となる場の創出に加え、街なかで身近に芸術・文化に触れあえる場の創出も求められている。



河川敷でのイベント(フランス)



出典:「東京文化ビジョン」(平成27年3月/東京都)

浜離宮恩師庭園でのイングリッシュ野点



まちの中で音楽を披露(デンマーク)



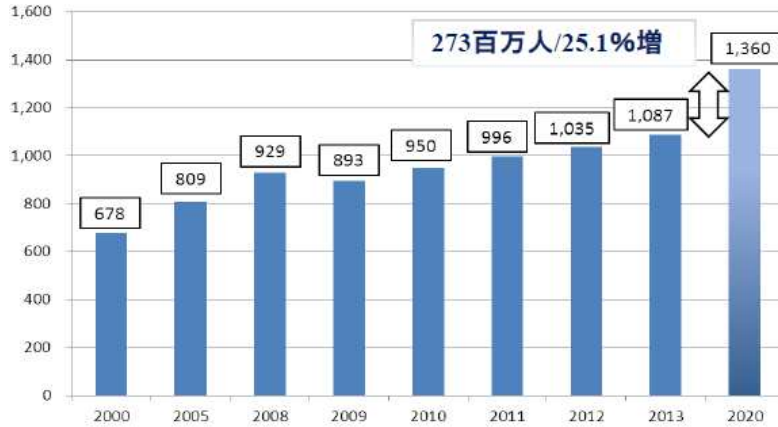
出典:「東京文化ビジョン」(平成27年3月/東京都)

まちなかでのワークショップ(シンガポール)

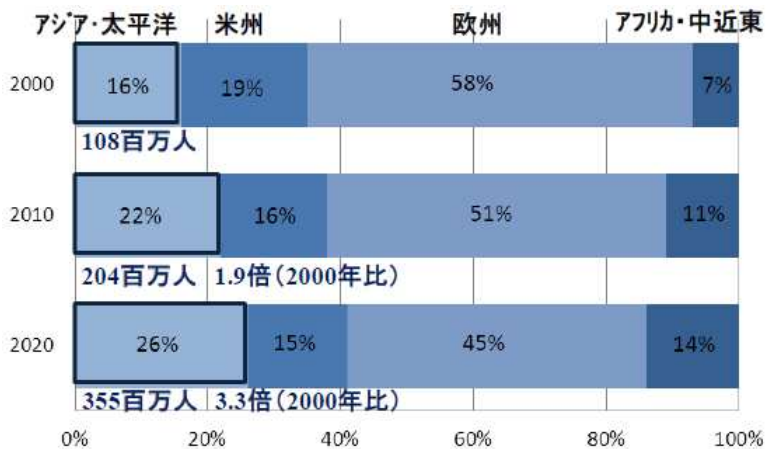
増加する観光客への対応

- 国際観光客数は年々増加しており、今後も増加傾向が見込まれている。また、地域別のシェアでは、アジア・太平洋地域やアフリカ・中近東地域の観光客が増加している。
- 言葉や文化などの違いにより生活に不自由さを感じることがないように取組や、「東京ブランド」の確立など東京が訪問先に選ばれるための取組を加速することが求められている。

国際観光客数の推移（単位：100万人）



地域別シェア（アジア市場拡大の推移）



出典：総務省「地方のポテンシャルを引き出すテレワークやWi-Fi等の活用に関する研究会 Wi-Fi整備推進ワーキンググループ（第2回）」資料2-2「訪日インバウンドの現状について」（日本政府観光局/平成26年10月）



出典：「東京の観光公式サイト GO TOKYO」
（公益財団法人東京観光財団）

東京が世界の旅行者に選ばれる旅行地としての「東京ブランド」の確立に向けて、東京の魅力を広く浸透させることを目的として策定

主な取組

- 東京のブランドデザイン、推進体制の構築
- 民間企業等とのブランドコンセプトの共有
- 海外への東京ブランドの発信

「東京ブランディング戦略」



出典：東京都資料

Wi-Fi環境の充実

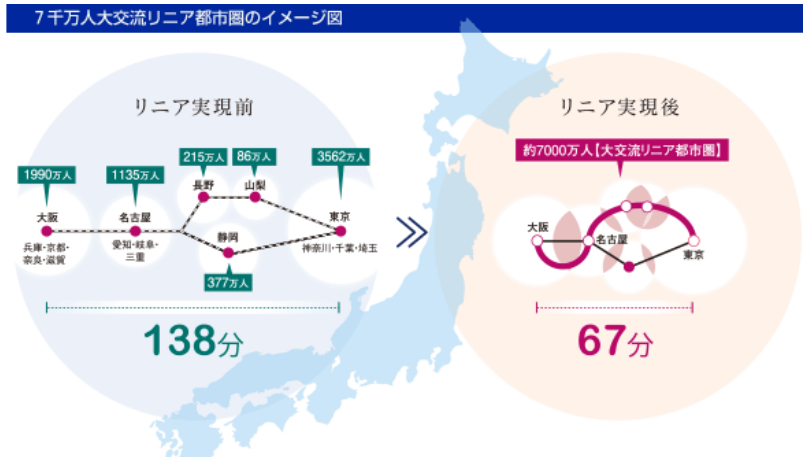


わかりやすいサインと案内

2040年代までに予想される技術革新

- 2045年にはリニア中央新幹線の東京-大阪間開通が予定されているなど、2040年代には、都民生活や企業活動を支える幅広い分野において技術革新が予測されている。
- 革新的な技術に支えられ都市活動が展開されていることを踏まえながら、都市のあり方を検討することが求められている。

リニア中央新幹線開通による三大都市圏の一体化



※「大交流リニア都市圏」は、「中央新幹線沿線学会」が「リニア中央新幹線で日本は変わる」(2001年8月)を参考に、東海道・中央新幹線の15都府県を想定。
※人口は、2010年(H22)国勢調査人口等基本集計結果に基づき作成。

出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会ホームページ

地域・国等	人口 (単位:万人) ※2014年	GDP(GRP) (単位:兆USD) ※2014年 (日本のみ2012年)
三大都市圏	6,800	3.6
ドイツ	8,100	3.9
フランス	6,600	2.8
イギリス	6,400	2.9
イタリア	6,100	2.1

出典：「住民基本台帳に基づく人口」、「県民経済計算」、「Eurostat」、「Principal Global Indicators」より東京都作成

水素社会の本格的な浸透

2040年の到達状況予想	期待される効果等
<ul style="list-style-type: none"> 定置用燃料電池の家庭・業務・産業における普及 燃料電池車の自立的な普及拡大 自家用・事業用の水素発電の本格導入 水素ステーションの自立的展開 CO2フリー水素供給システムの確立 等 	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷の低減 エネルギー供給源の多様化 非常時対応に有効 産業波及効果

出典：「水素・燃料電池戦略ロードマップ」(平成25年6月/経済産業省)および「水素社会の実現に向けた東京戦略会議(26年度とりまとめ)」(平成27年2月/東京都)より東京都作成

安全運転支援・自動走行等

2040年の到達状況予想	期待される効果等
<ul style="list-style-type: none"> 安全運転支援システム(レベル1)、準自動走行システム(レベル2)の市場展開 準自動走行システム(レベル3)の実現、市場展開 完全自動走行システム(レベル4)の実現 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の移動支援 交通渋滞の削減 交通事故死の大幅削減

出典：「官民ITS構想・ロードマップ2015(案)」(平成27年6月/IT戦略本部)より東京都作成

ロボット・人工知能等

2040年の到達状況予想	期待される効果等
<ul style="list-style-type: none"> 特定の作業を行う単機能ロボットの普及 特定の人に自らの制御で特定の作業を行うロボットの普及 自律的に多様な作業を行うロボットの普及 	<ul style="list-style-type: none"> 介護・福祉等の支援 人間の作業負担の軽減

出典：「技術戦略マップ2010」(平成22年6月/経済産業省)より東京都作成