

第1章

都市づくりビジョンの改定

第1章 都市づくりビジョンの改定

第1 改定の背景・目的

東京都（以下「都」という。）は、2001（平成13）年10月に策定した「東京の新しい都市づくりビジョン」で掲げた「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京」という目標の下に、経済活力はもとより、国際都市に不可欠と考えられる環境、文化、生活等の様々な魅力を備えた都市の実現に取り組んできた。

ビジョン策定から8年、首都圏三環状道路^{注1}（以下「三環状道路」という。）を始めとする骨格的な幹線道路の整備や羽田空港の再拡張と国際化、大手町連鎖型再開発など都心部の機能更新が進み、首都東京の都市再生に向けた取組は、大きく進展した。また、都市開発の機会をとらえた環境負荷の低減、美しい景観や豊かな緑の創出などにおいても、都独自の新たな取組を開始し、着実に成果をあげてきている。

その一方で、まさに「必要な道路」である東京外かく環状道路^{注2}（以下「外環道」という。）の練馬と世田谷間はようやく整備計画が決定された段階で、本格的な建設はこれからであり、羽田空港も拡大する発着枠を活用した更なる国際化が不可欠であるなど、東京を魅力とにぎわいのある国際都市にするためには、これまでの考え方を継承し、更に強力に都市づくりを進めていく必要がある。

また、東京を取り巻く状況を見ると、地球環境の深刻な異変、都市の成長過程で失われた水辺や緑、景観の再生に対する要請、近年の大地震の多発を契機とした安全・安心に対する危機意識の高まりなど、都市のあり方に影響を与える大きな変化が生じている。このため、国際競争力の強化に加えて、環境、緑や景観、耐震などの視点を一層重視した都市づくりが必要である。

東京は、今後とも東京圏の近隣自治体と連携して首都機能を担い、日本経済の牽引役となるとともに、これからは、環境の世紀のトップランナーとしての役割も併せて果たすことが求められる。これまでの取組の成果や課題を踏まえるとともに、都民の新たなニーズや時代の要請に的確かつ迅速に対応していくため、魅力とにぎわいがあり、環境面でも先進都市となる東京の実現に向けて、2001年に策定した都市づくりビジョンを改定することとした。改定した内容を企業や区市町村等による取組に反映し、積極的に都市づくりを進めていく。

^{注1} 首都圏三環状道路：「圏央道（首都圏中央連絡自動車道）」、「外環道（東京外かく環状道路）」、「中央環状線（首都高速道路中央環状線）」の3つの環状道路の総称

^{注2} 東京外かく環状道路：都心から約15キロメートルに位置する、計画延長約85キロメートルの環状方向の自動車専用道路。93頁図表4-1-7参照

第2 「都市づくりビジョン」の性格

この都市づくりビジョンは、今後、都がめざすべき都市像の実現に向かって、都民、企業、NPO^{注1}など多様な主体の参加と連携によって、戦略的に政策誘導型の都市づくり^{注2}を展開する上での基本的な方針を明らかにするものである。

「首都圏メガロポリス構想^{注3}」（2001（平成13）年4月）に示された東京圏全体を視野に入れた都市づくりの考え方を踏襲するとともに、都が今後10年間の都市戦略として策定した「10年後の東京」計画（2006（平成18）年12月）との整合を図りつつ、都市づくりの分野における総合的なビジョンとしての性格を有している。

なお、都市づくりビジョンは、東京の都市づくりがめざすべき都市像や戦略を明らかにするものであり、その達成に必要な財源やスケジュールを具体化するものではない。これらは、今後事業を進めることとなる主体が実施計画の中で明らかにすることになる。

第3 目標時期

長期的視点に立った政策誘導型の都市づくりを展開することの重要性を踏まえ、今後とも当初の都市づくりビジョンが目標とした50年先の将来を見据えつつ、2025（平成37）年を都市づくりビジョンの目標時期とする。

2016（平成28）年までを「10年後の東京」計画の実現に向けた集中取組期間とし、21世紀のオリンピック・パラリンピック開催の舞台にもふさわしい都市の実現に向け、積極的な施策展開を図ることとする。

^{注1} NPO：Non-Profit Organization の略。ボランティア団体や市民活動団体などの民間非営利組織

^{注2} 政策誘導型の都市づくり：めざすべき都市像を明確にするとともに、その目標に向かって都民、企業など多様な主体の参加と連携によって戦略的に進める都市づくり

^{注3} 首都圏メガロポリス構想：首都圏メガロポリスの再生に向けた七都県市による将来整備構想の確立と、共同の戦略的取組の展開の契機となることをめざすものとして都が2001（平成13）年4月に策定

第4 東京を取り巻く社会経済情勢

戦略的に都市づくりを進めていくためには、東京が直面する問題への対応とともに、長期的な視点から社会経済の動向をとらえ、それを踏まえた先行的な取組を進めていくことが重要である。

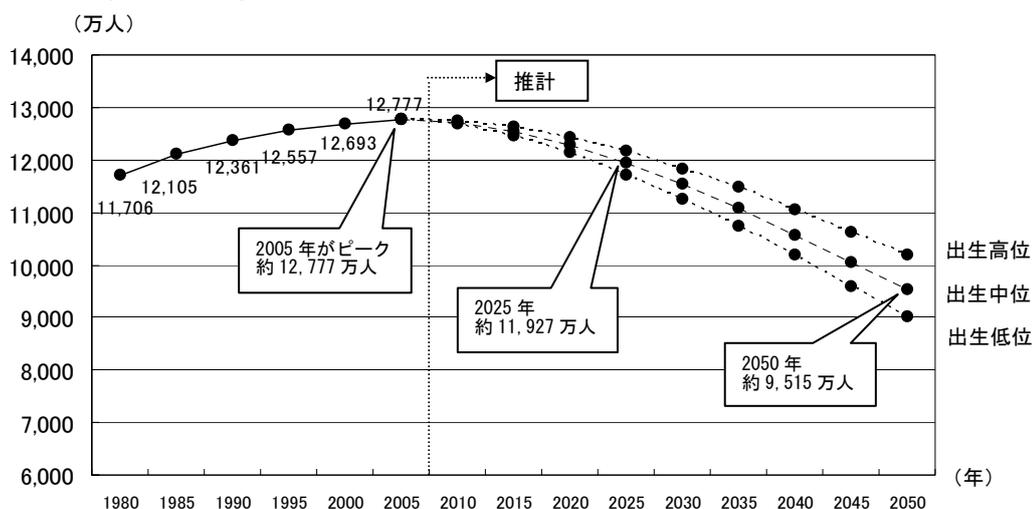
ここでは、以下の7つの視点から東京を取り巻く社会経済情勢を展望する。

- 1 人口は2015年をピークに減少局面へ
- 2 世界に類を見ない速さで超高齢社会が到来
- 3 都市間競争が激化する中、日本の国際競争力は低迷
- 4 地球温暖化など地球環境問題が深刻化
- 5 身近な緑や景観に対する意識の高まり
- 6 いつか必ず来る大地震への備えが急務
- 7 大規模団地、民間マンションの老朽化

1 人口は2015年をピークに減少局面へ

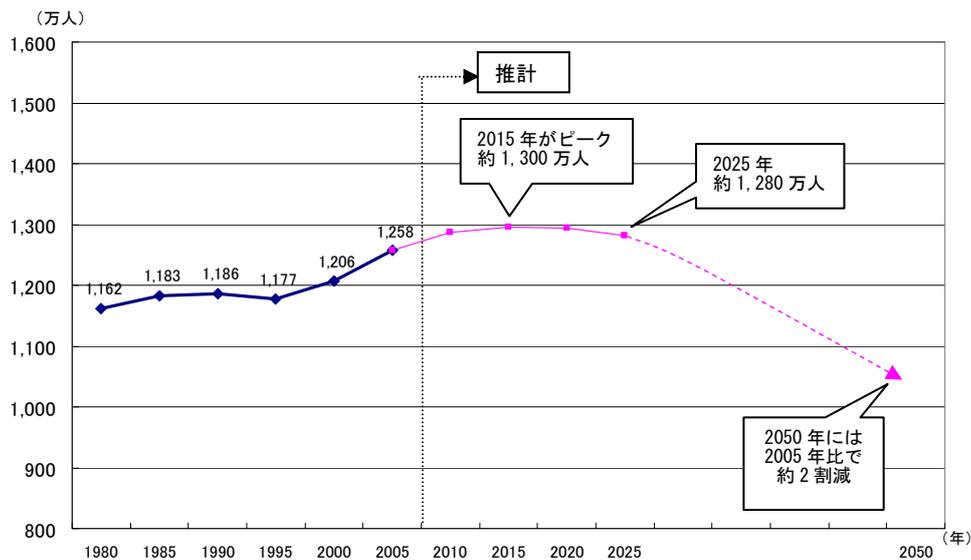
日本の人口は、既に2005（平成17）年をピークに減少に転じ、2050（平成62）年には現在の約25%減の約9,500万人になるものと推計されている（出生中位・死亡中位推計）。東京及び東京圏では、都心居住が進んだことなどにより、近年、社会増が続き再集中傾向にある。今後は、東京の人口も全国にやや遅れて2015（平成27）年頃約1,300万人程度でピークに達し、以後減少に転じて2050年には2005年比で約2割減になると見込まれる。

図表 1-4-1 日本の人口の見通し



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」より作成

図表 1-4-2 東京都の人口の見通し

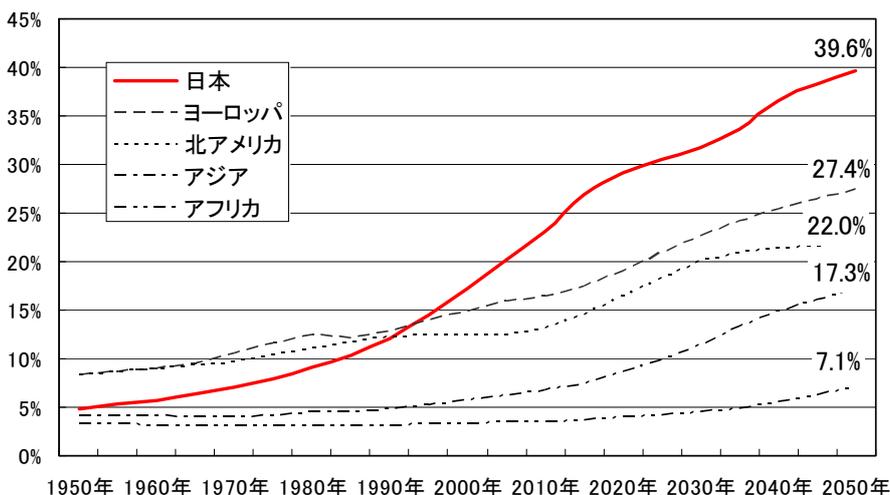


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口 (平成 19 年 5 月推計)」等を基に予測

2 世界に類を見ない速さで超高齢社会が到来

世界的に高齢化が進む中、今後、日本の高齢化は、ヨーロッパや北アメリカ地域などと比較しても、世界に類を見ない速さで進展することが見込まれている。東京では、団塊世代の加齢に加えて、合計特殊出生率^{注1}が全国平均を大きく下回る状況が続く中で、東京の人口に占める 65 歳以上の割合 (高齢化率) が 2020 (平成 32) 年には 4 人に 1 人となるなど、更なる高齢化の進展が見込まれる。

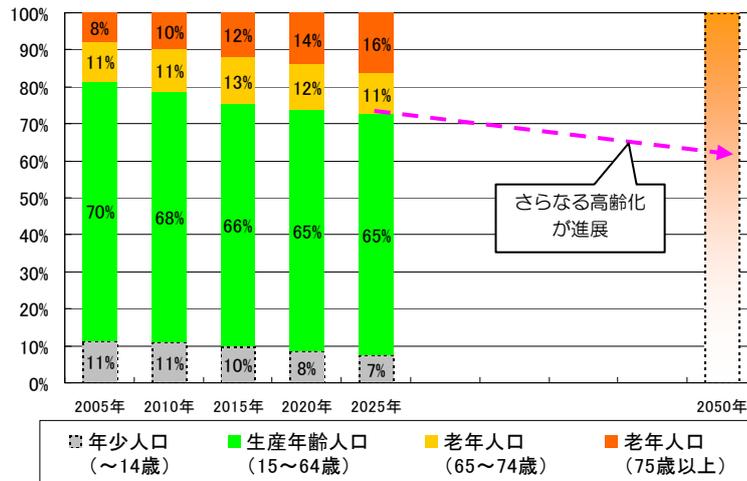
図表 1-4-3 65 歳以上人口の割合の推移



(資料) United Nations, World Populations Prospects 2008 年版
 ただし、日本は、総務省統計局「国勢調査報告」(2005 年以前)、
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(2010 年以降)による。

^{注1} 合計特殊出生率：女性の年齢別出生率を 15～49 歳にわたって合計した数値で、代表的な出生力の指標。その値は、女性がその年齢別出生率にしたがって子どもを産んだ場合、生涯に産む平均の子ども数に相当する。

図表 1-4-4 東京都の年齢構造の変化



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来人口推計(平成19年5月推計)」等を基に予測
 (備考) 各数値は、四捨五入により、合計値が合わない場合がある。

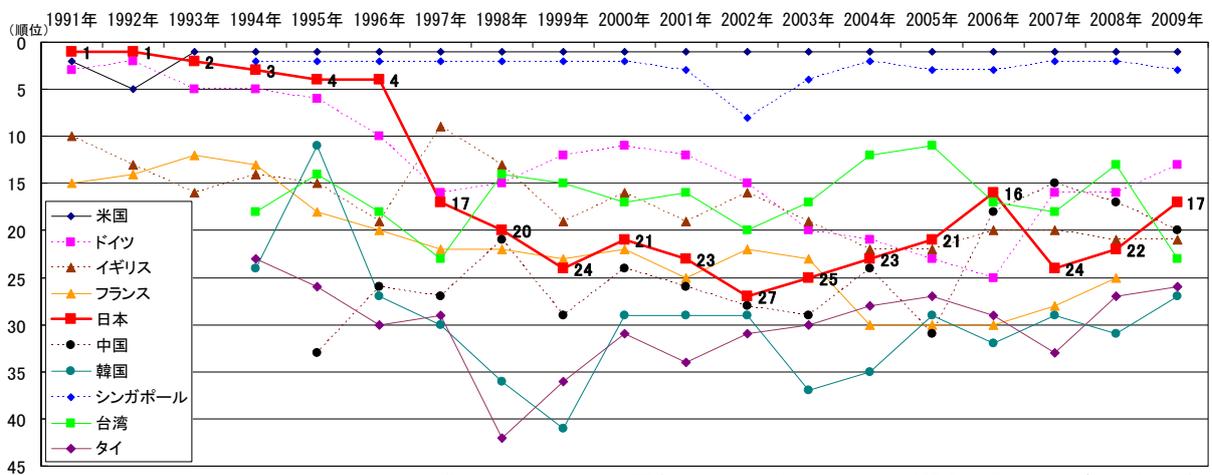
3 都市間競争が激化する中、日本の国際競争力は低迷

国際経営開発研究所(IMD)の各国の競争力評価によれば、日本の国際競争力の総合順位は、1990年代前半にはトップクラスにあったが、その後大きく低下している。東京を訪れる外国人旅行者数は、ロンドン、パリ、ニューヨークを下回り、アジアの中でも香港、シンガポールを下回っている。

また、国際コンテナ物流に目を向けると、船舶の大型化に合わせ、大規模・大水深の港湾整備を進めるアジア諸港が躍進する中で、世界における東京港のコンテナ取扱量順位は、1991(平成3)年の12位から2006(平成18)年には23位となり、基幹航路の寄港数のシェアも低下している。

さらに、対内直接投資対GDP^{注1}比が他の先進国、東アジア諸国に比べ極めて低水準など、海外からの人・モノ・金の受入れで後れを取っている。

図表 1-4-5 日本の国際競争力の推移

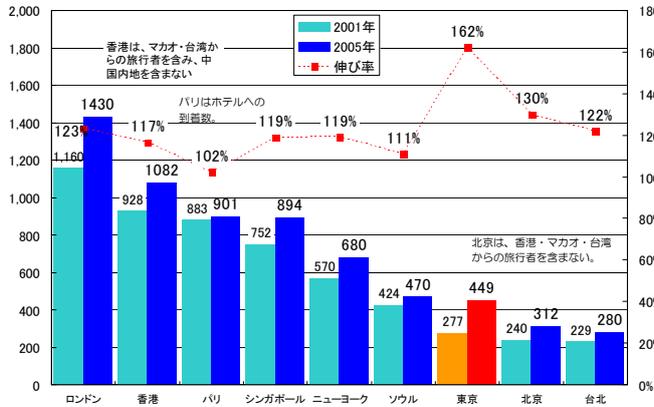


(資料) 国際経営開発研究所(IMD)公表の国別国際競争力ランキングにより作成

注1 GDP: Gross Domestic Product の略。国内総生産

図表 1-4-6

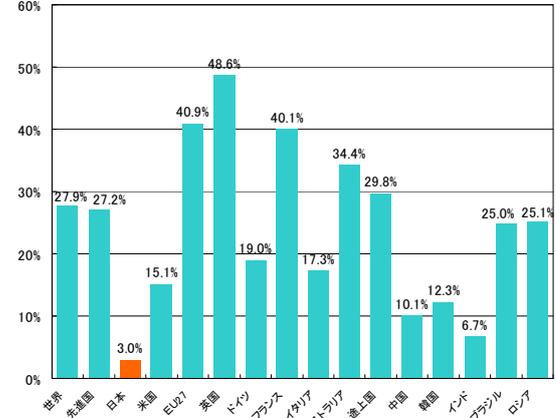
世界主要都市の外国人旅行者数



(資料) 都産業労働局「東京都観光産業振興プラン」(2007年3月)より作成

図表 1-4-7

対内直接投資残高対GDP比(2007年)



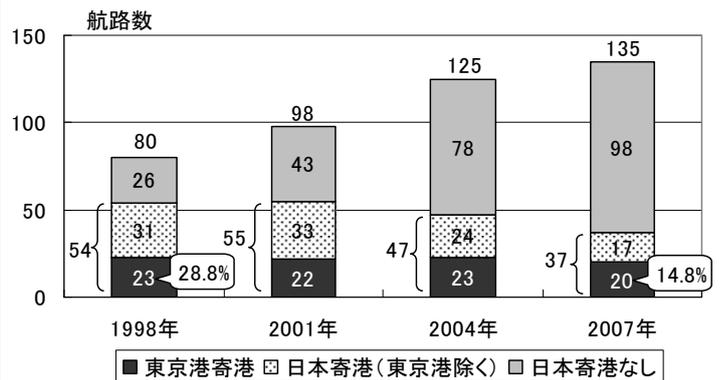
(資料) UNCTAD, "World Investment Report 2008", FDI databaseよりジェトロ作成

図表 1-4-8 世界の港湾別コンテナ取扱量の推移

順位	1991年		2006年	
	港湾名	取扱量(万TEU ^{注1})	港湾名	取扱量(万TEU ^{注1})
1	シンガポール	635	シンガポール	2,479
2	香港	616	香港	2,354
3	高雄	391	上海	2,171
4	ロッテルダム	377	深圳	1,847
5	釜山	269	釜山	1,203
6	神戸	264	高雄	977
7	ハンブルク	219	ロッテルダム	965
8	ロサンゼルス	204	ドバイ	892
9	基隆	201	ハンブルク	886
10	ニューヨーク	187	ロサンゼルス	847
11	横浜	180	青島	770
12	東京	178	ロングビーチ	729
13	ロングビーチ	177	寧波	707
	アジア		東京	397
	日本			

(資料) 国土交通省港湾局「数字でみる港湾2008」より作成

図表 1-4-9 北米航路及び欧州航路における日本寄航の航路数



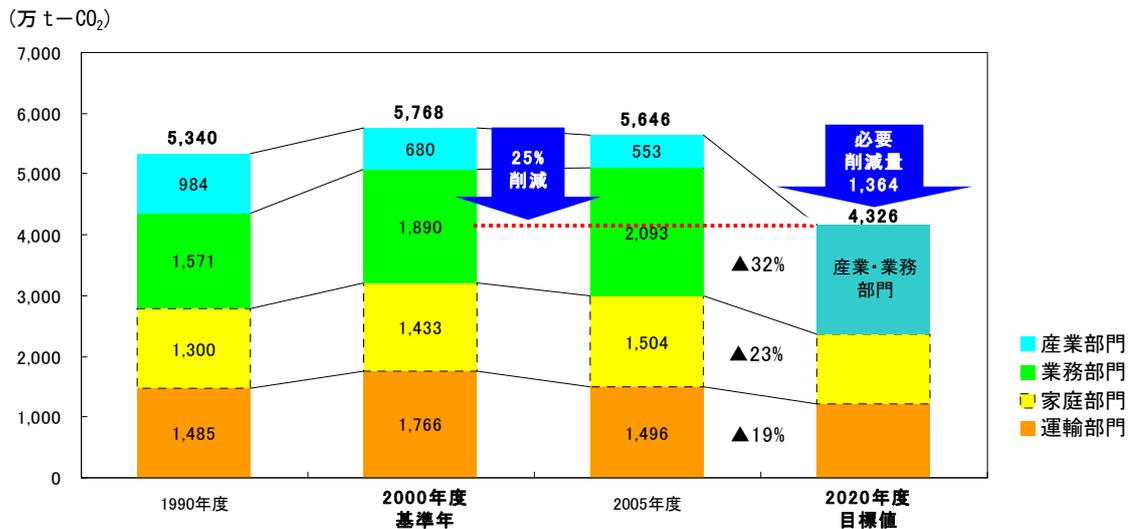
(資料) 都港湾局「東京港の今後の港湾経営戦略 答申」より転載

4 地球温暖化など地球環境問題が深刻化

都は、地球温暖化による気候変動の危機を回避するため、2020(平成32)年までに東京の温室効果ガス排出量を2000(平成12)年の水準から25%削減する目標を掲げている。これに対し、エネルギー消費量は、2000年度から2005年度までの5年間で約1.5%の減少にとどまり、二酸化炭素(CO₂)の排出量については、2000年度の5,768万トンに対して2005年度は、5,646万トンであり、約2%の減少にとどまっている。

注1 TEU: Twenty-foot equivalent units の略。20ft(コンテナの長さ)に換算したコンテナ取扱個数の単位

図表 1-4-10 都内のCO₂排出量部門別推移



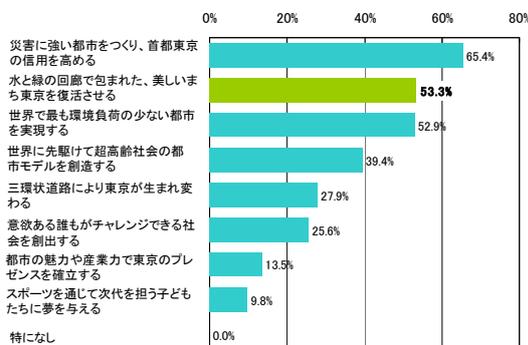
(資料) 都環境局「東京都環境基本計画」(2008年3月)より作成

5 身近な緑や景観に対する意識の高まり

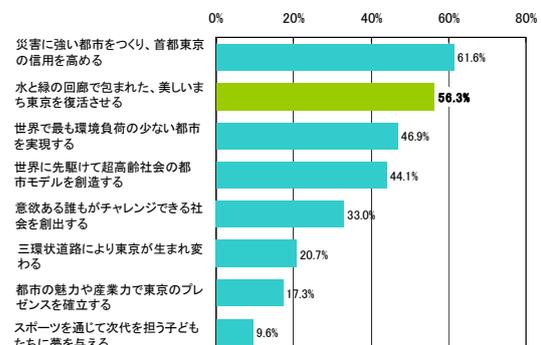
「10年後の東京」計画に掲げる8つの目標のうち、都民が特に重要と考えるものを尋ねたところ(インターネット都政モニター制度)、2007(平成19)年度、2008(平成20)年度いずれの調査においても、第2位に「水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる」が挙げられている。2006(平成18)年度に実施した東京の観光施策に関する同様の調査では、「情緒ある東京の美しい景観の形成」が必要な施策の第2位となっている。2009(平成21)年6月現在、都のほかにも8区市が景観法に基づく景観行政団体となっており、今後、同様の取組をめざす区市町村が増える見込まれる。

図表 1-4-11 「10年後の東京」重要な目標

問 「10年後の東京」計画8つの目標のうち、特に重要だと思うものは何ですか(3つまで選択)



平成19年度第3回都政モニター
「10年後の東京」計画の実現に向けて
回答者：480人、回答率：96.0%

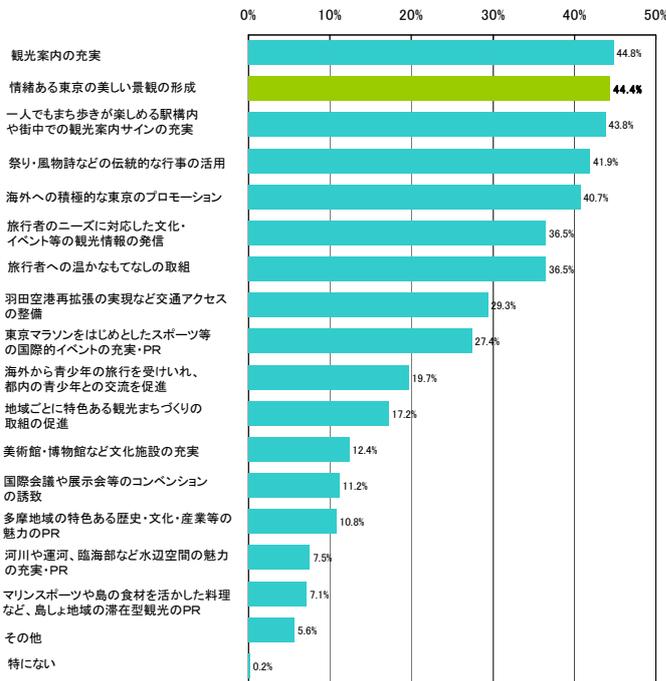


平成20年度第4回都政モニター
「10年後の東京」計画の実現に向けて
回答者：469人、回答率：93.8%

(資料) 都生活文化スポーツ局

図表 1-4-12 外国人旅行者を誘致するため、必要な都の施策

問 外国人旅行者を誘致するため、東京都の施策として、何が重要だと思いますか（5つまで選択）



平成18年度第5回都政モニター「東京の観光」
回答者：482人、回答率：96.4%

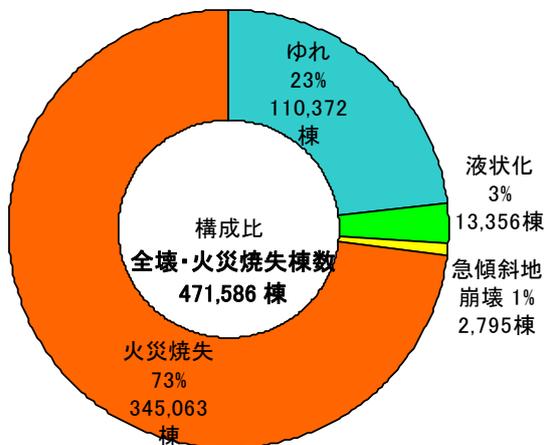
（資料）都生活文化スポーツ局

6 いつか必ず来る大地震への備えが急務

東京都防災会議では、マグニチュード7クラスの地震が冬の夕方、首都直下で発生した場合に、建物全壊・火災焼失数は約47万棟、死者数は約6,400人の被害を想定している。

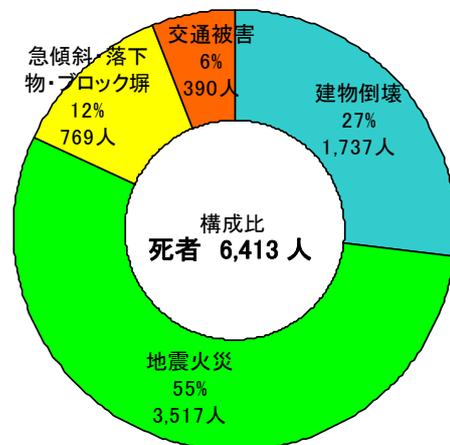
また、道路の橋梁・橋脚は607箇所、鉄道の橋梁・高架橋は663箇所の崩壊や倒壊、損傷などの被害が想定され、約447万人の帰宅困難者が発生するとしている。政府の地震調査委員会（2004（平成16）年8月発表）によると、南関東において、30年以内にマグニチュード7程度の大地震が発生する確率は、70%と想定しており、首都直下地震が切迫している。

図表 1-4-13 建物全壊棟数・火災焼失棟数



建物半壊棟数
ゆれ 334,125 棟
液状化 11,529 棟

図表 1-4-14 死者数



負傷者数(重傷者を含む) 160,860 人

○被害想定的前提条件：東京湾北部地震M7.3、冬の夕方18時、風速15m/s
（資料）東京都防災会議「首都直下地震による東京の被害想定（平成18年5月）」

図表 1-4-15 多数の死者・行方不明者が生じた最近の主な地震災害（国内）

発生年月日	地震名	マグニチュード*	死者・ 行方不明者 (人)
1995年 1月 17日	兵庫県南部地震	7.3	6,437
2004年 10月 23日	新潟県中越地震	6.8	68
2007年 7月 16日	新潟県中越沖地震	6.8	15
2008年 6月 14日	岩手・宮城内陸地震	7.2	23

（資料）気象庁ホームページより作成。1995年以降、10名以上の死者・行方不明者が生じた地震を抽出。

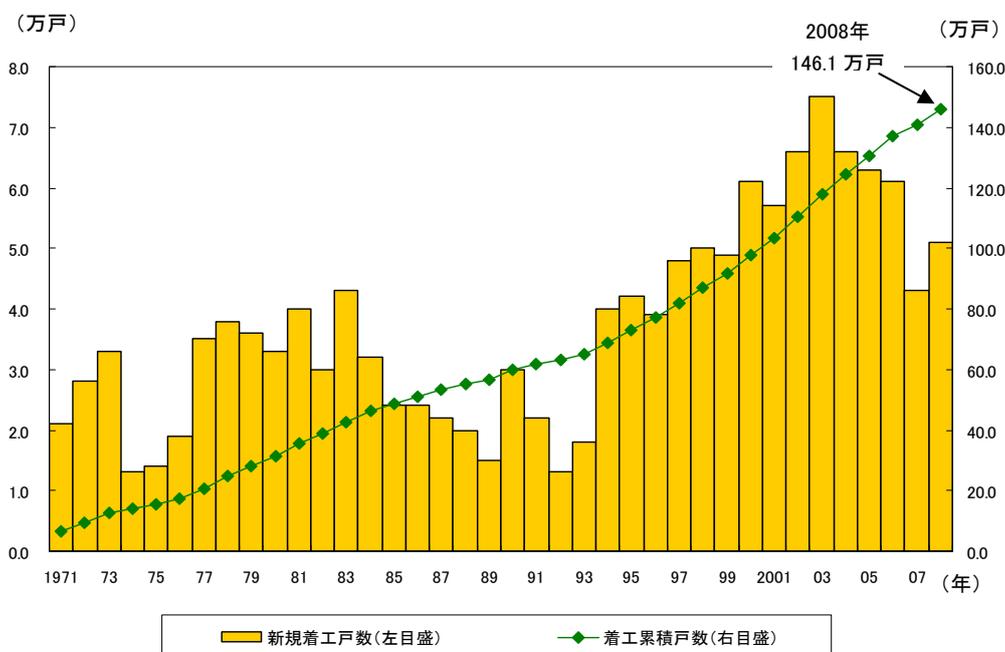
7 大規模団地、民間マンションの老朽化

高度成長期に建設された大規模な団地は、緑豊かでゆとりある住環境が保たれてきた面もある一方、初期に建設された団地では、築年数の経過による住宅の老朽化が進行し、居住者の高齢化の急速な進展による年齢構成の急激な変化と、それに伴う施設需要の変化など、地域社会の活力低下が懸念される。

また、都内では、分譲マンションのストック数が140万戸を超えるなど、マンションという居住形態が広く普及し、都民にとって欠かせない住まいの選択肢となっている。

今後、経年とともに老朽化したマンションが増加し、居住環境や防災面などでの問題が深刻化するおそれがある。

図表 1-4-16 東京都における新築マンション着工戸数の推移



（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）年以前のストック累計は平成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

第5 これからの都市づくりの課題

東京をめぐる社会経済情勢の動向を踏まえ、今後の都市づくりで取り組むべき主要な課題を明らかにする。

（国際競争力の強化）

- 陸海空の広域交通インフラが備わった国際競争力の高い都市を実現し、海外及び国内の活発な人、モノ、情報の交流を促す必要がある。
- 都心部では、都市機能の集積を生かし、グローバルな経済活動が展開される国際的な拠点的形成する必要がある。
- 多摩では、先端技術産業等の集積や恵まれた自然など、地域特性やポテンシャルを生かし、自立した都市圏を形成する必要がある。

（低炭素型都市への転換）

- 環境負荷の低減や、ヒートアイランド現象^{注1}の緩和により、健康で快適な都市環境を実現するとともに、都市活動に伴うエネルギー利用を効率化し、低炭素型都市へと転換を図る必要がある。

（美しい都市空間の再生）

- 安心して水と親しむことができる水辺環境を創出するとともに、道路や河川を軸に豊かな緑を創出し、更に今ある貴重な緑を後世に継承することにより、水と緑に包まれた都市に再生する必要がある。
- 首都にふさわしい風格や、活力ある東京の発展につながる新たな魅力ある景観の形成、地域の特色ある自然、歴史、文化等を反映した景観の保全により、都市の価値を高めていく必要がある。
- 江戸・東京の伝統文化を継承するとともに、新たな文化や魅力的な文化を創造・発信し、世界の人々の交流を促す都市を実現する必要がある。

（安全・安心の確保）

- 防災都市づくりを推進し、災害に脆弱な木造住宅密集地域^{注2}を安全で安心して暮らせる住宅地に再生する必要がある。
- 老朽化した大規模団地や民間マンションの建替えや耐震化等を促進していく必要がある。
- 橋梁や下水道など社会資本の計画的な改修や更新を図り、良質なストックとして次世代へ承継する必要がある。
- 震災や水害に対する安全性を向上させ、災害に対する備えについて、国際的な評価や信頼性の高い都市を実現する必要がある。

注1 ヒートアイランド現象：都市部の気温がその周辺の非都市部に比べて異常な高温を示す現象

注2 木造住宅密集地域：老朽化した木造住宅が密集し、公園などのオープンスペースが少なく、道路が狭いため、防災上、住環境上課題を抱えている地域

(質の高い住環境の形成)

- 都心部では、都心居住を推進し、職と住のバランスのとれた利便性の高い市街地を形成する必要がある。
- 郊外部や多摩では、豊かな住環境を保全し、職住の近接をめざす必要がある。
- 安全で世代を超えて長く住み継がれる、環境負荷の低減にも配慮した質の高い住宅ストックをつくる必要がある。

(人口変化等への対応)

- 鉄道やバスなど地域の生活や活動を支える公共交通のサービス水準や利便性を一層高めていく必要がある。
- ユビキタス技術^{注1}など最先端技術をまちづくりに活用しながら、高齢者、子ども、障害者、外国人など誰もが快適に暮らし、社会参加ができる、ユニバーサルデザイン^{注2}の都市づくりを進める必要がある。

^{注1} ユビキタス技術：「いつでも、どこでも、何でも、誰でも」の考えのもと、さまざまなサービスがコンピューターネットワーク等で提供され、生活をより豊かにする社会実現のためのICT

^{注2} ユニバーサルデザイン：年齢、性別、国籍、個人の能力等にかかわらず、初めからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者本位、人間本位の考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。

＜コラム1＞ 世界に開く窓！羽田空港の再拡張・国際化

2010（平成22）年10月、羽田空港では、国際線旅客ターミナルや新しいD滑走路の供用が開始され、国際定期便が飛び立ちます。新たな時代の幕開けです。

昼間は、ソウルや上海に加えて、北京、台北、香港など一日40便（年間約3万回）が運航される予定です。

また、深夜早朝はロンドンやパリなど世界の主要都市へ一日40便（年間約3万回）の国際定期便が就航する予定です。これによって、深夜に羽田を出発し、早朝に欧州等のハブ空港^{注1}に到着、逆に海外から羽田に早朝に到着し、朝から活動する行程を組むことが可能となり、時間を有効利用できるようになります。

今後、羽田空港は、成田空港と一体となって首都圏の国際空港機能を担い、アジアの他都市の空港にも負けない、首都圏のハブ空港として経済活動を支えていきます。

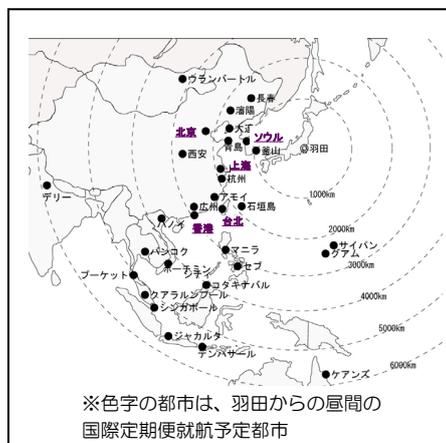
さらに都は、首都圏の航空需要の増大に応えるべく、横田基地^{注2}の軍民共用化をめざすとともに、羽田空港の国際線の発着回数の増加や就航都市の拡大など、更なる国際化を推進し、首都圏の空港機能の強化を図っていきます。



国際線旅客ターミナルイメージ図
（提供：東京国際空港ターミナル株式会社）



羽田空港D滑走路



※色字の都市は、羽田からの昼間の国際定期便就航予定都市
羽田空港を中心としたアジアの諸外国までの距離と主要都市

注1 ハブ空港：車輪のスポークが中心のハブに集まるように、各地からの航空路が一度一カ所に集まり、そこで乗客がそれぞれの目的地に向かう飛行機に乗り換えることができる拠点空港

注2 横田基地：立川市、昭島市、福生市、武蔵村山市、羽村市及び瑞穂町にまたがる米軍への提供施設。面積は714ヘクタールに及ぶ。