



1. 都市再生の歴史

- 1920、30年代 震災復興（1923年関東大震災）
- 1940、50年代 戦災復興（全国各都市）
- 1960年代 オリンピックと高度経済成長
- 1970年代 2度のオイルショックと安定成長
- 1980年代 中曽根民活（国公有地活用）
- 1980年代後半 バブル期（地価高騰）
- 1990年代 バブル崩壊
- 2000年代 長引く平成不況と都市再生
- 2001年 都市再生本部の発足

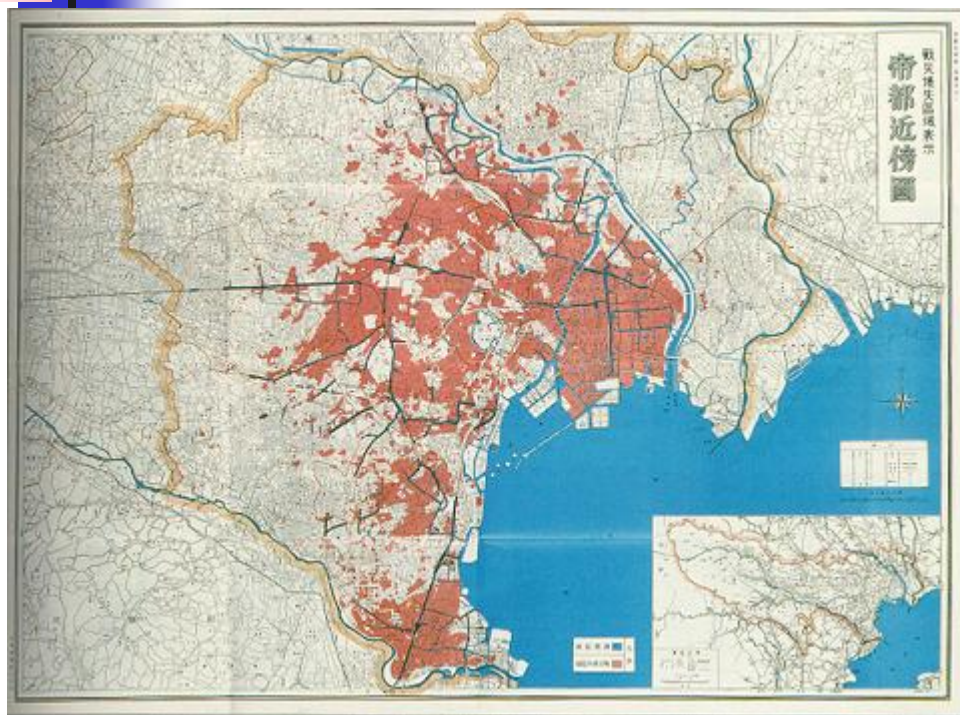
東京の都市再生の歴史 (震災後)

震災復興計画事業計画図

関東大震災 1923年

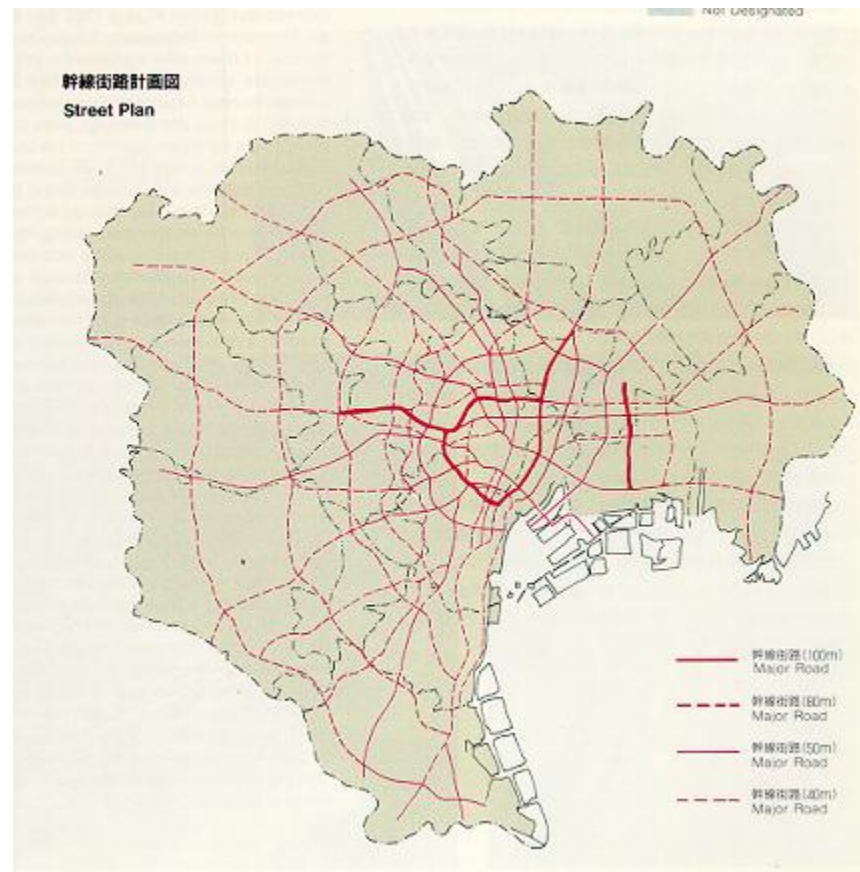


東京の都市再生の歴史 (戦災後)



戦火焼失区域
疎開区域

戦災焼失区域表示帝都近傍図



幹線街路計画図

東京の都市再生の歴史 (オリンピック)

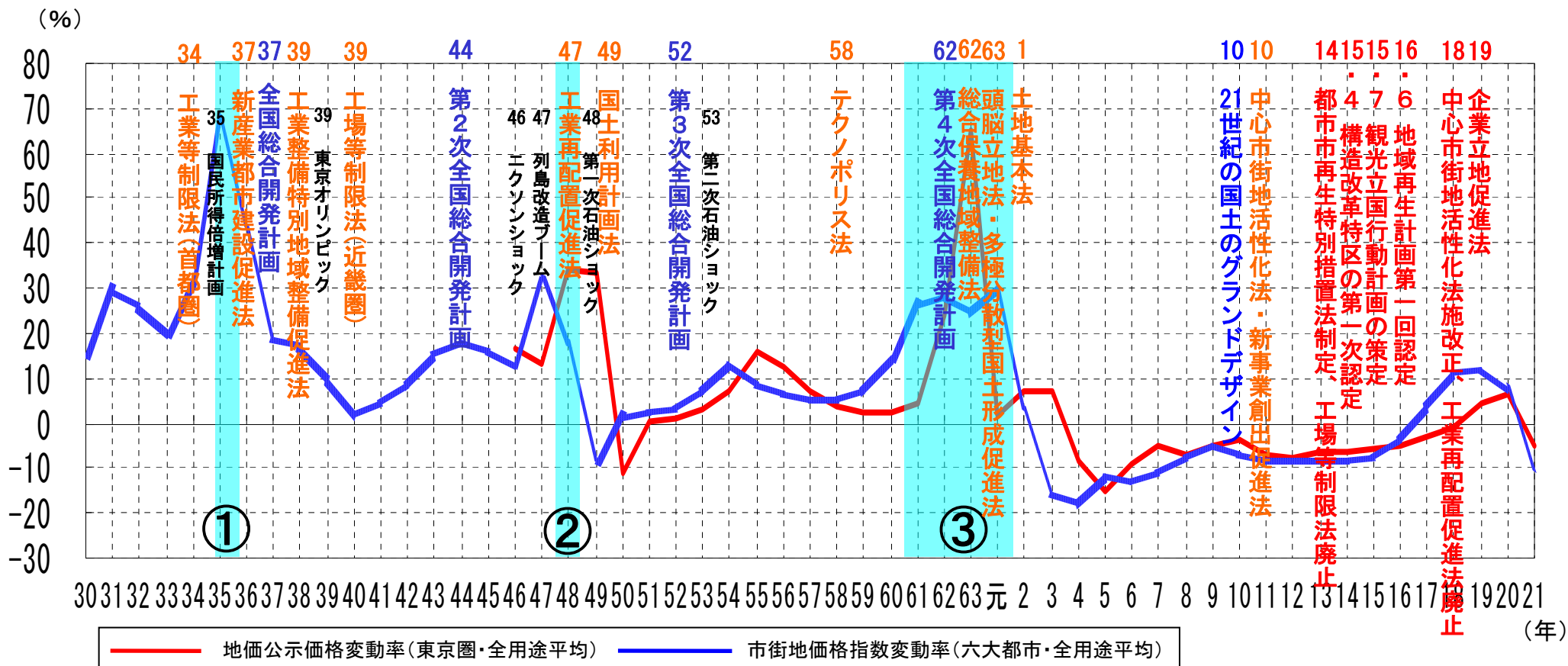


代代木オリンピック公園



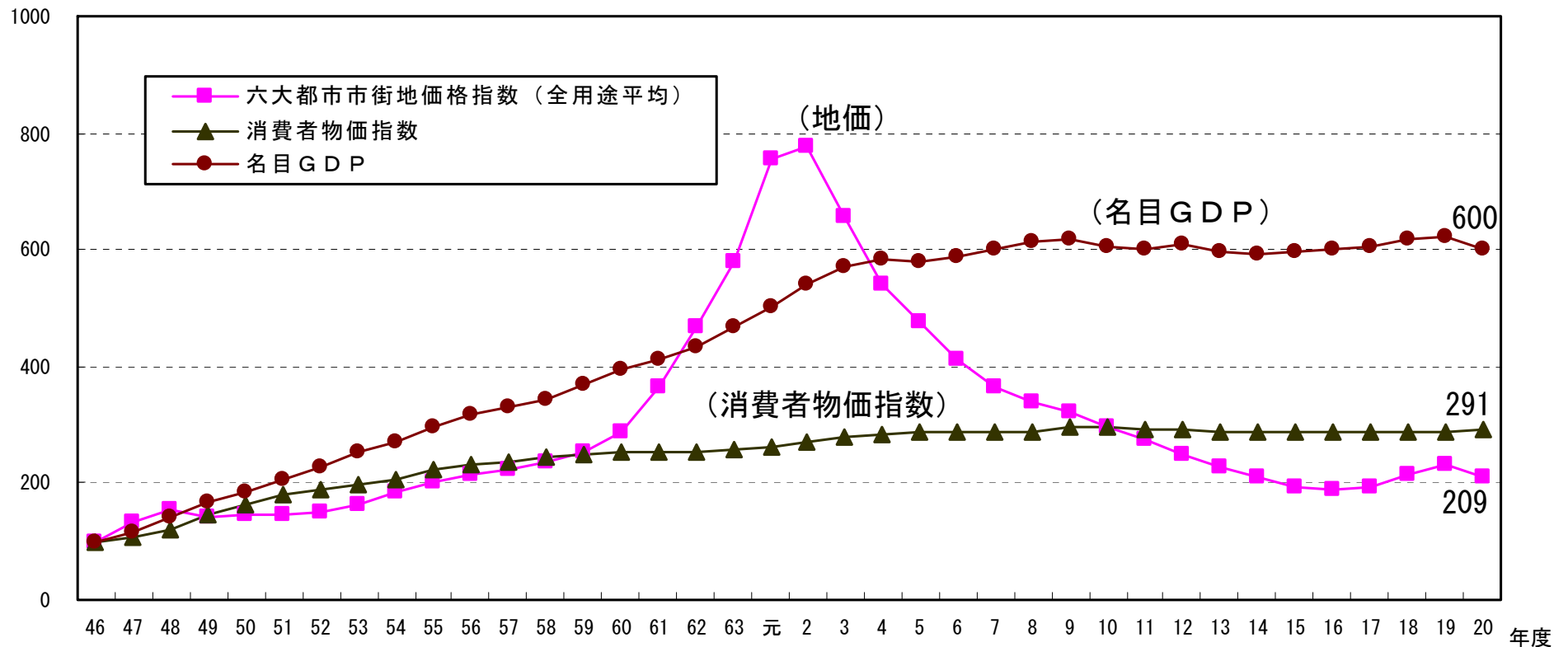
首都高速道路

地価変動率の動向と地域開発



名目GDP及び地価の推移

注：昭和46年の水準を100として各年の数値を指数化したもの

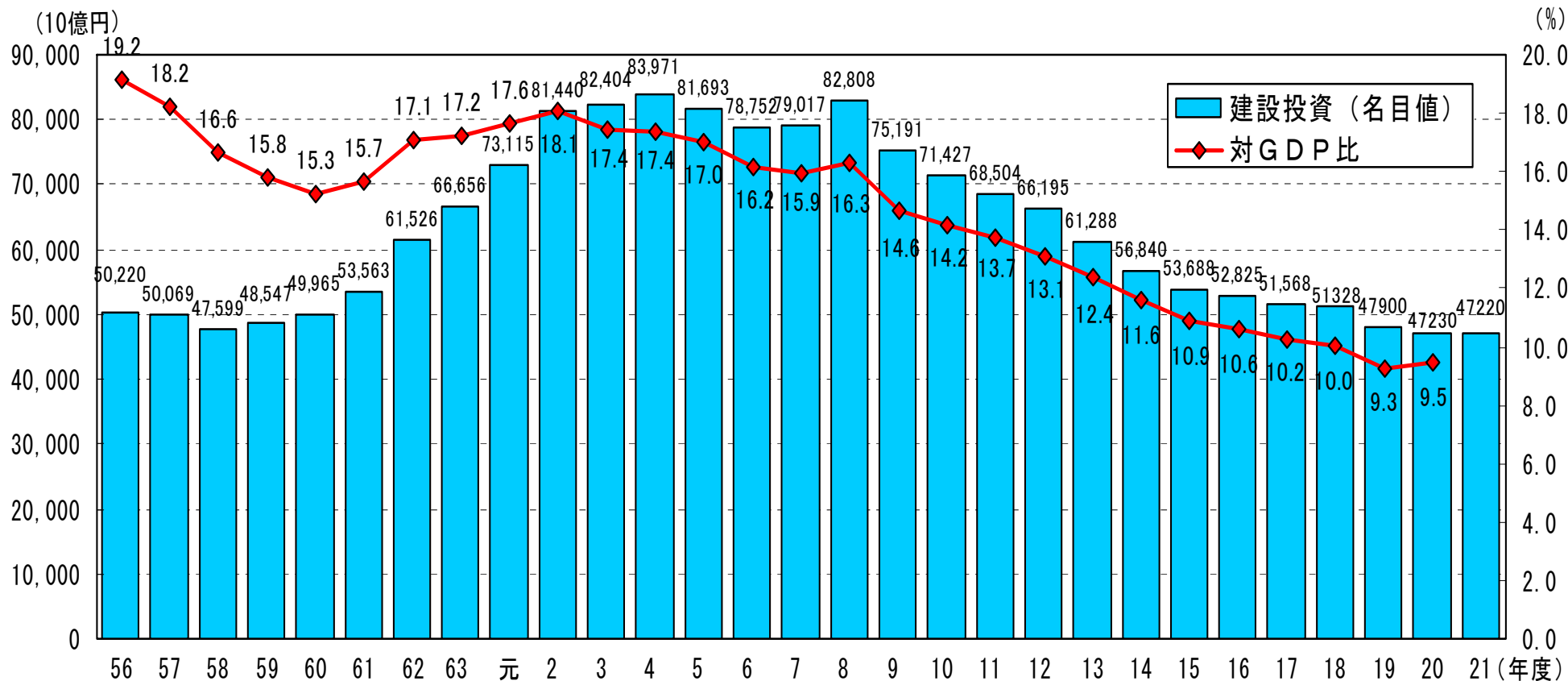


資料：内閣府「連鎖価格GDP需要項目別時系列表」（平成21年6月）、総務省「消費者物価指数」（平成21年5月）、
（財）日本不動産研究所「市街地価格指数」（平成21年5月）により作成

建設投資の推移

(投資額、対GDP比)

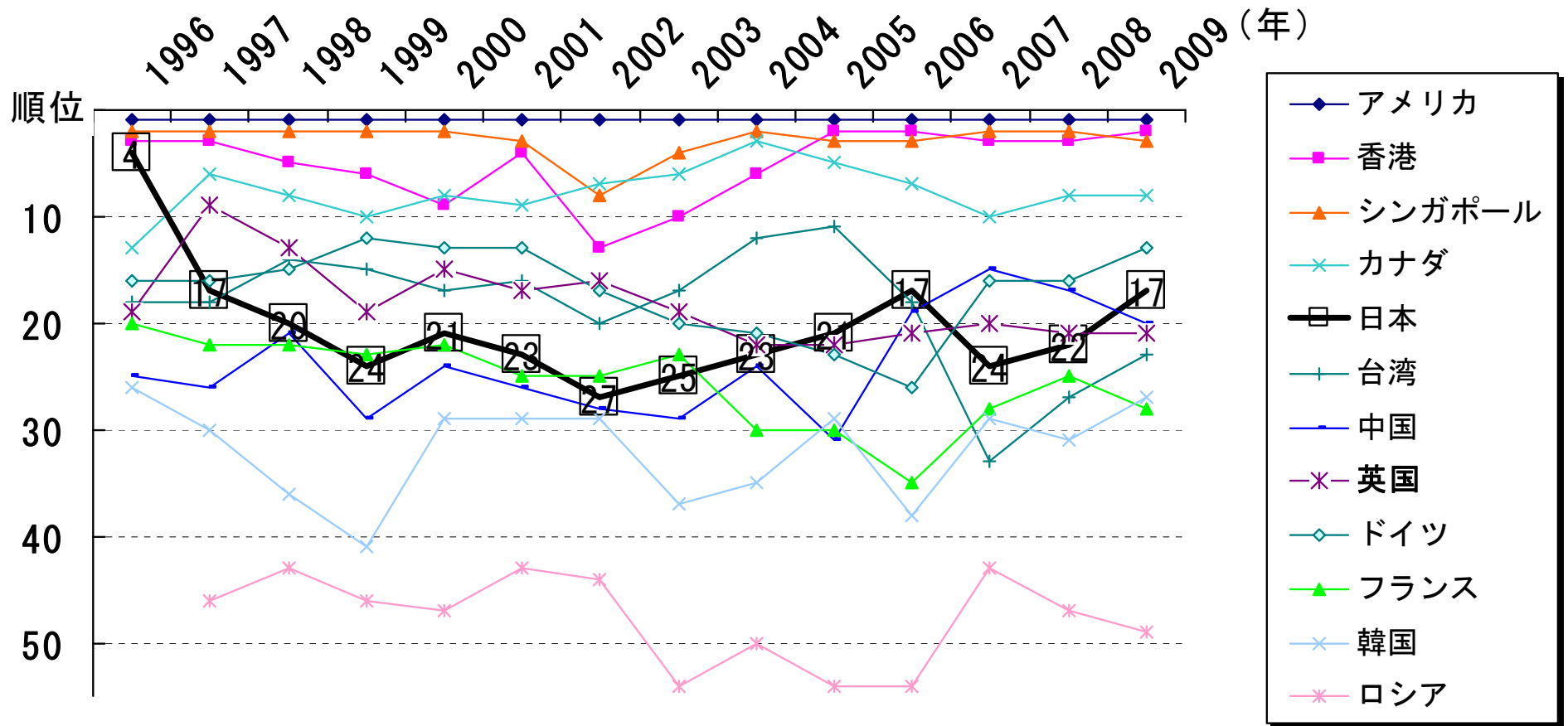
平成19、20年度の数字は見込み、平成21年度は見通し



資料：国土交通省「平成21年度建設投資見通し」（平成21年6月）、内閣府「連鎖価格GDP需要項目別時系列表」（平成21年6月）により作成

2. 都市再生の背景

日本の世界競争ランキング



日本の競争力（インフラ）

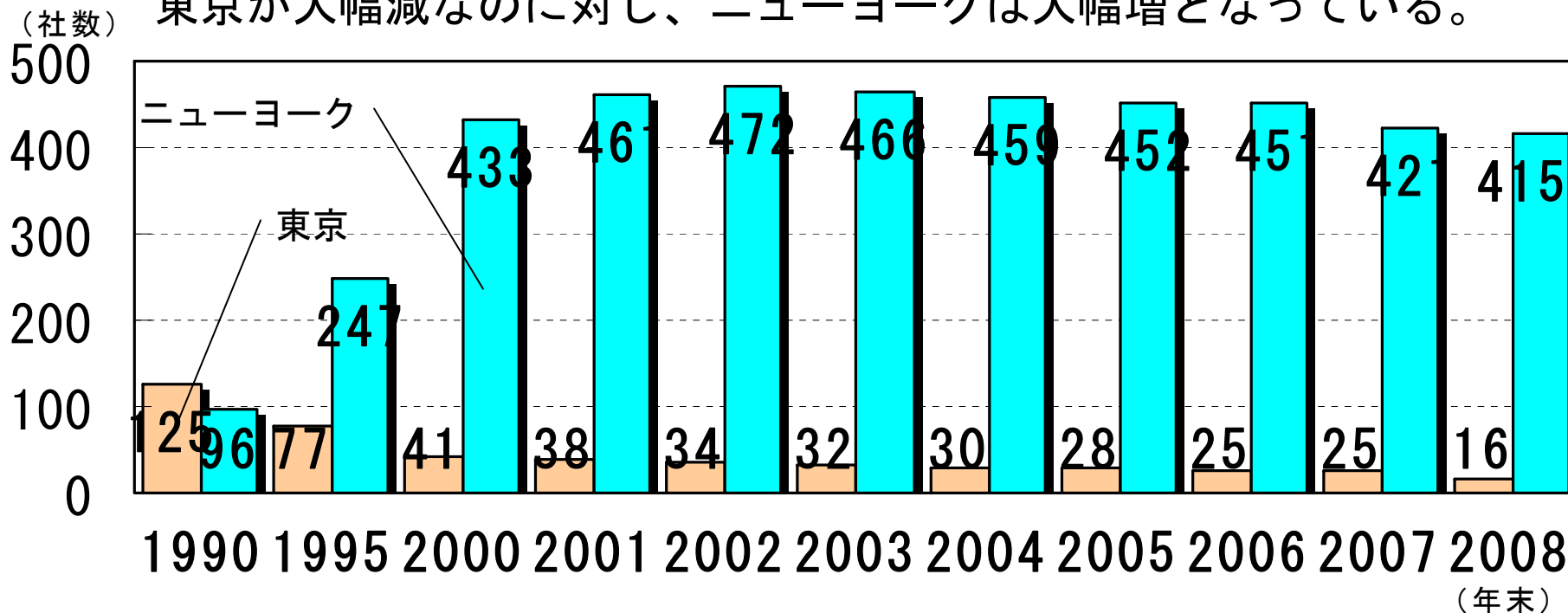
	日本の ランキング
主な航空会社による乗客数	3
道路網の密度	4
エネルギーの利用が効率的である（GDP1ドル当たりの商業的な消費エネルギー量）	7
インフラの維持・開発が適切に計画され資金供与されている	7
エネルギーインフラが適切かつ効率的である	15
商品・サービスの物流インフラが効率的である	11
水運（港湾、運河等）がビジネスのニーズに合っている	19
鉄道網の密度	17
航空運輸の品質がビジネスの発展を促進している	17

注：55の国と地域の比較

資料：IMD “WORLD COMPETITIVENESS YEAR BOOK 2008”

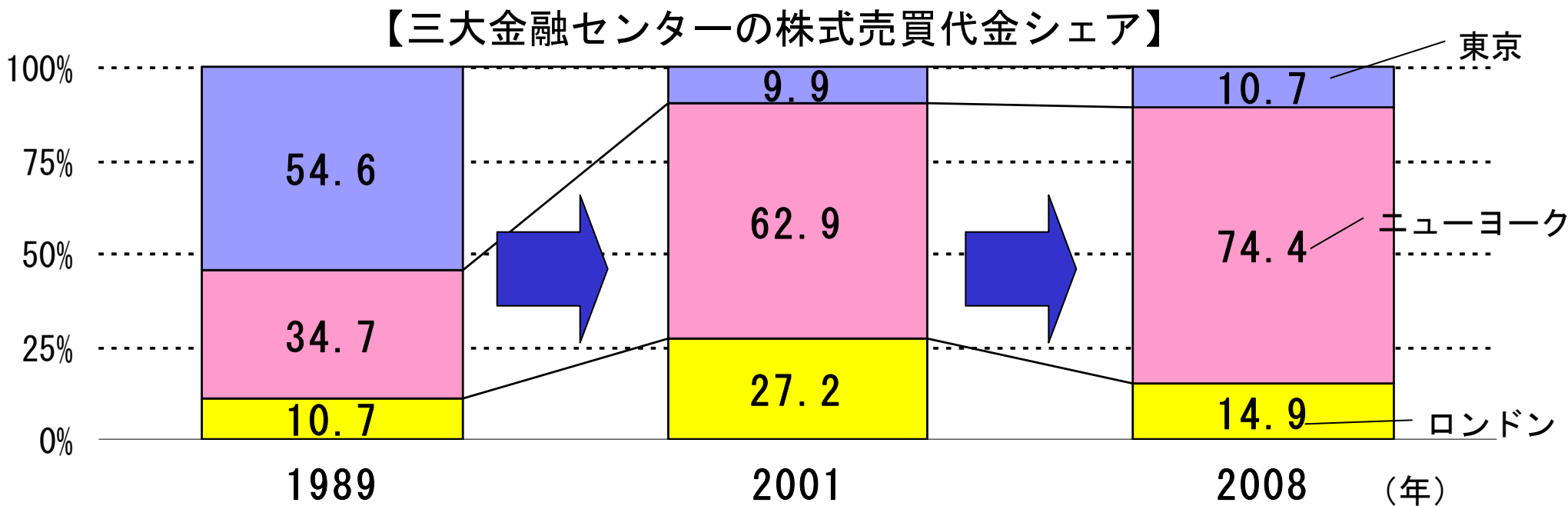
株式市場への外国企業の参入

株式市場の上場外国会社数は、90年では東京125社、ニューヨーク96社であったが、2008年では東京16社、ニューヨーク415社となっており、東京が大幅減なのに対し、ニューヨークは大幅増となっている。



世界の金融センターにおける東京

バブル絶頂期の89年には、世界三大金融センターの中での東京市場の株式売買代金シェアは54.6%に達していたが、2001年には9.9%にまで低下。2008年は10.7%であり、ニューヨークとの差は依然として大きい。



東京における国際会議の開催

東京での国際会議開催件数は、91年には84件で世界14位であったが、2007年は126件であり、世界8位。

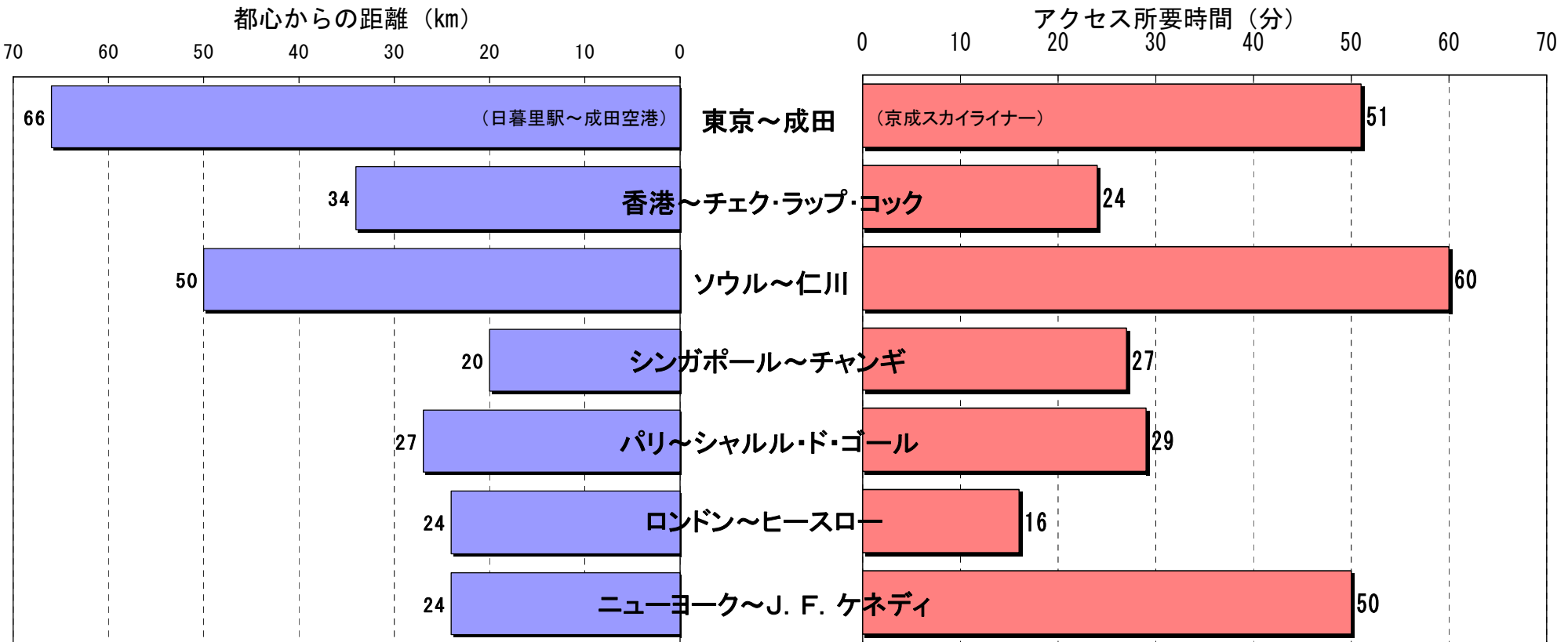
【都市別に見た国際会議の開催件数（2007年）】

順位	都市名	件数
1	シンガポール	465
2	パリ	315
3	ウィーン	298
4	ブリュッセル	229
5	ジュネーブ	170
6	バルセロナ	161
7	ニューヨーク	128
8	東京	126
9	ソウル	121
10	アムステルダム	120
11	ベルリン	115
12	リスボン	104
13	ロンドン	103

順位	都市名	件数
14	ストックホルム	93
15	モントリオール	90
15	シドニー	90
17	北京	88
18	マーストリヒト	87
19	プラハ	83
20	ヘルシンキ	79
21	ローマ	76
22	イスタンブール	73
23	コペンハーゲン	72
24	ブダペスト	70
24	オスロ	70

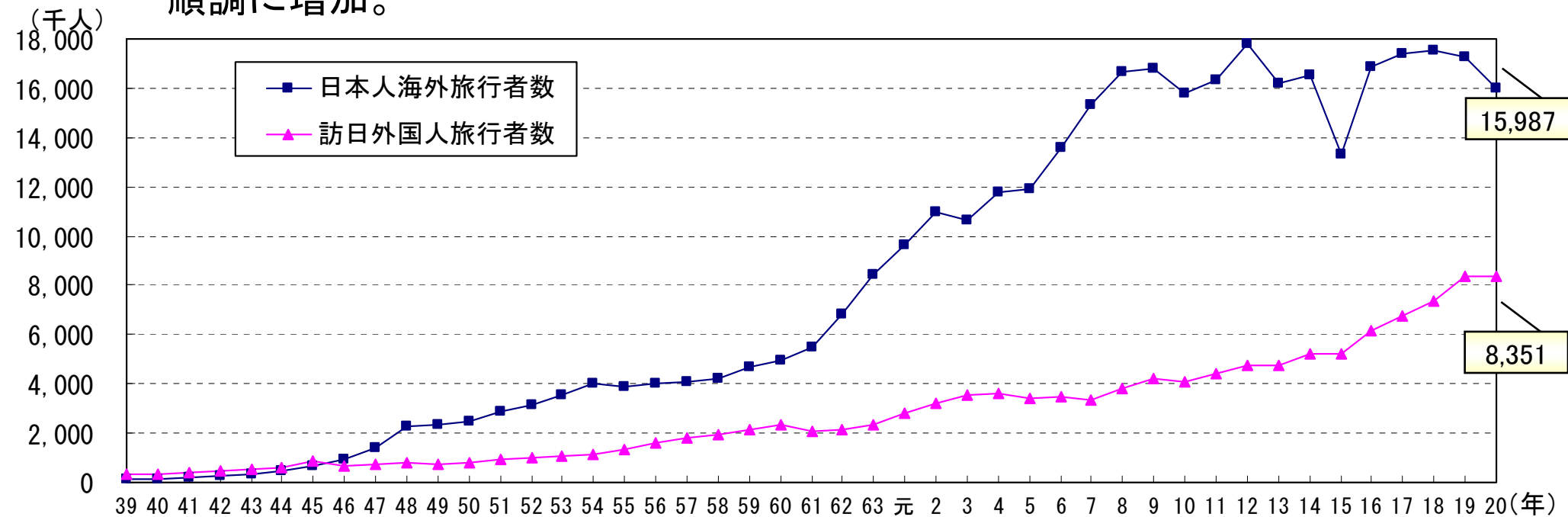
都心から空港までのアクセス

【世界の主要空港と都心間の距離、アクセス所要時間】



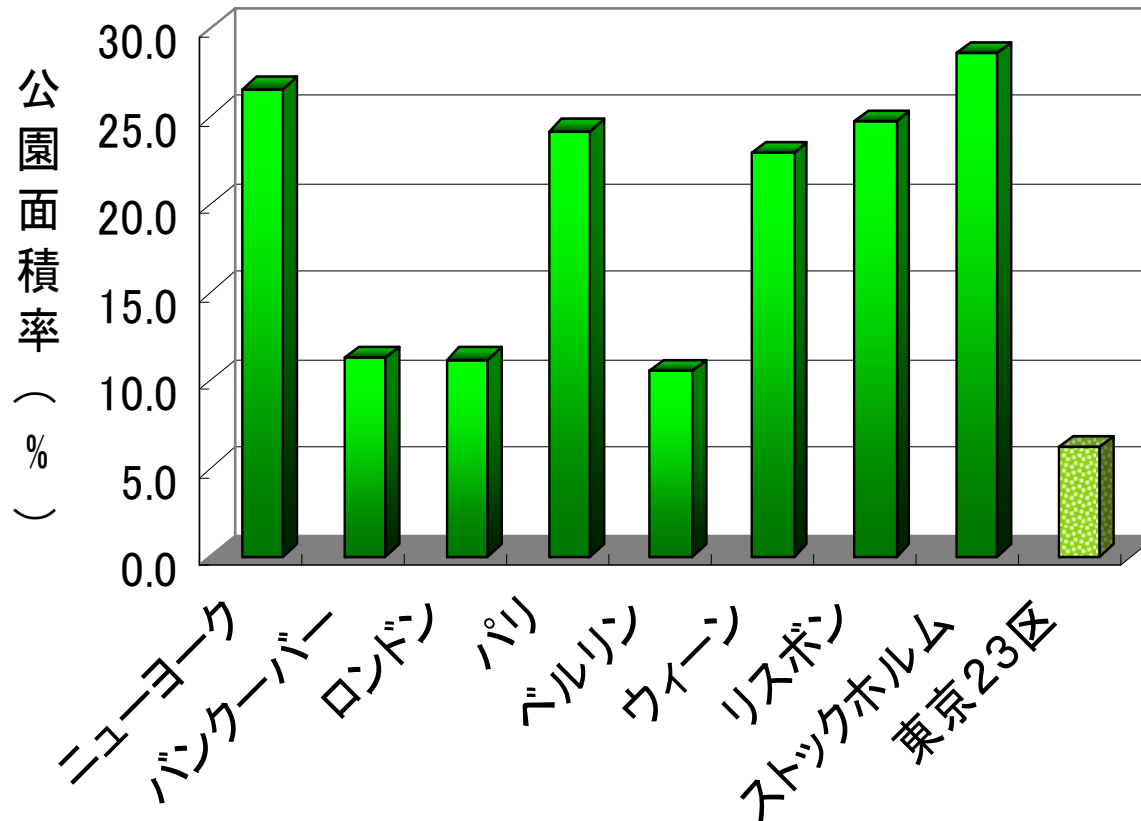
外国人観光客の受け入れ状況

外国人旅行者受入数は日本人出国者数に比べると低い水準にあるものの、順調に増加。



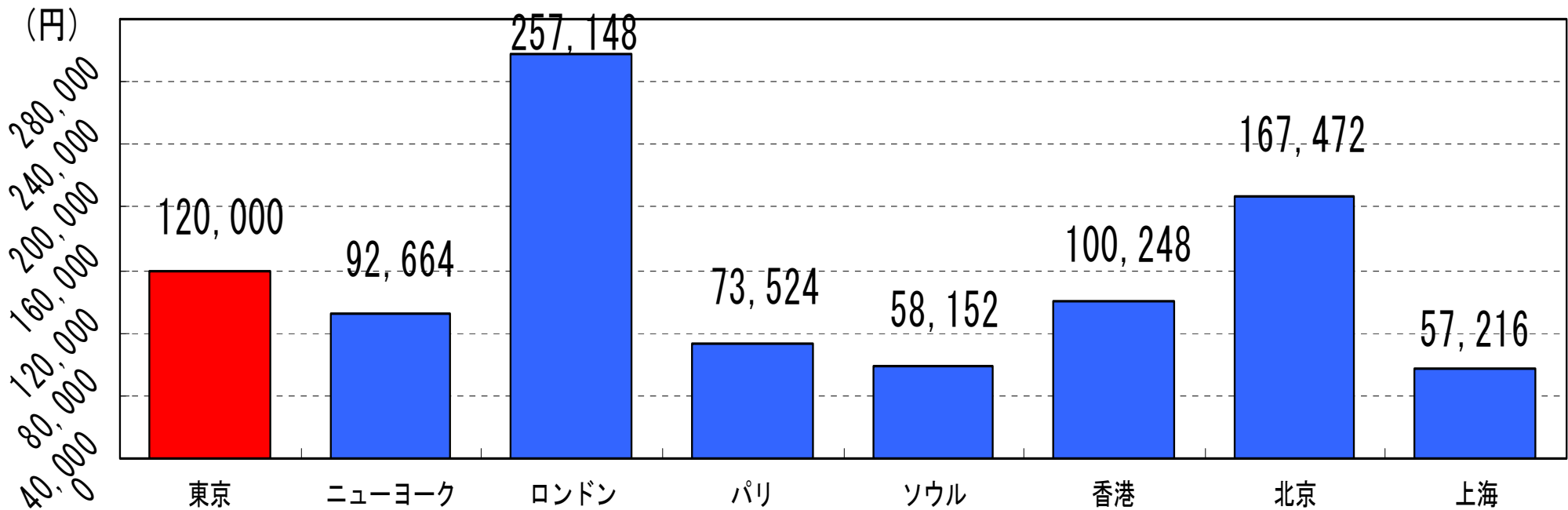
東京の状況①

【都市的區域面積に対する公園緑地の面積の割合】



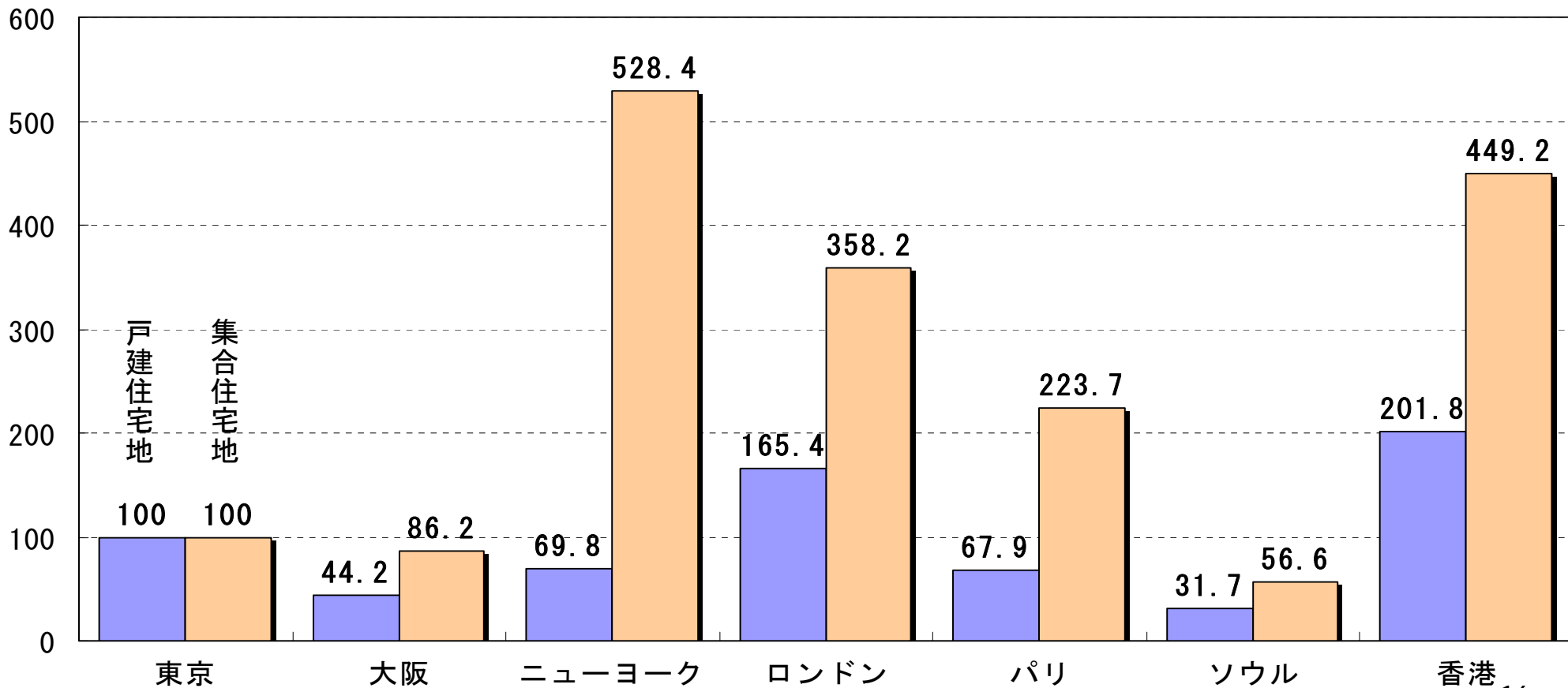
東京の状況②

【高度商業地の年間の賃料（1㎡あたり）】



東京の状況③

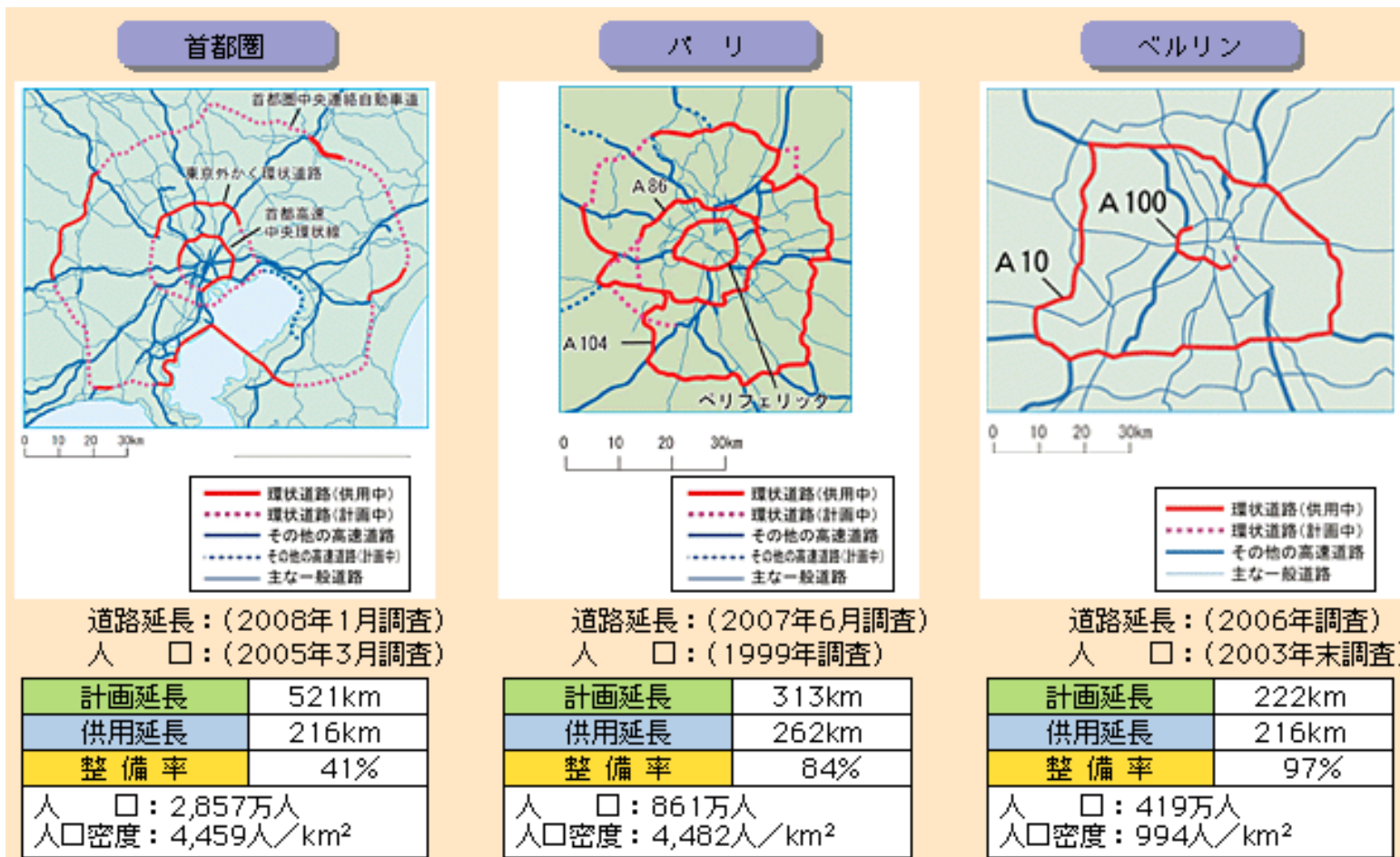
【戸建住宅地・集合住宅地の住宅価格指数（東京=100）】



資料：（財）日本不動産鑑定協会「平成19年世界地価等調査結果」より作成

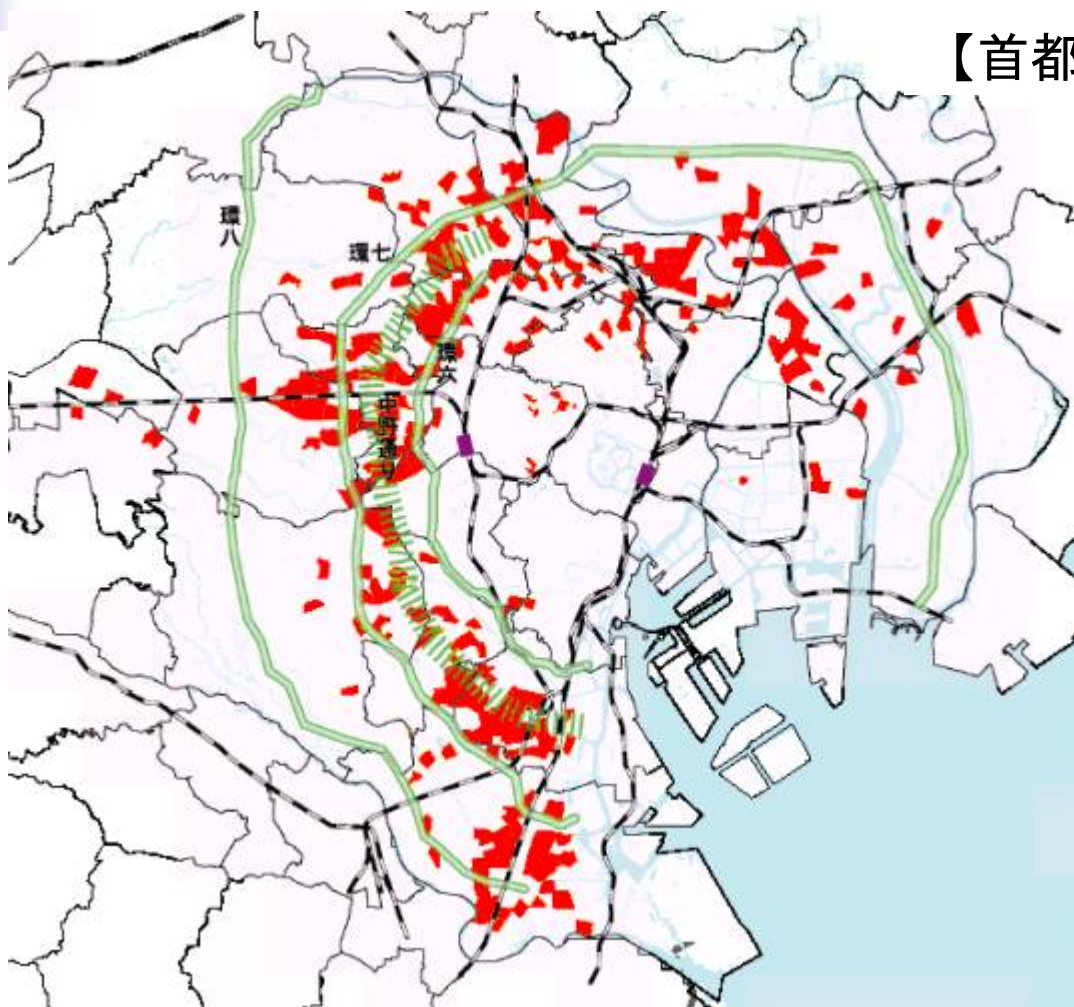
東京の状況④

【首都圏の環状道路整備状況】



東京の状況⑤

【首都圏の密集市街地の状況】



■ 密集市街地

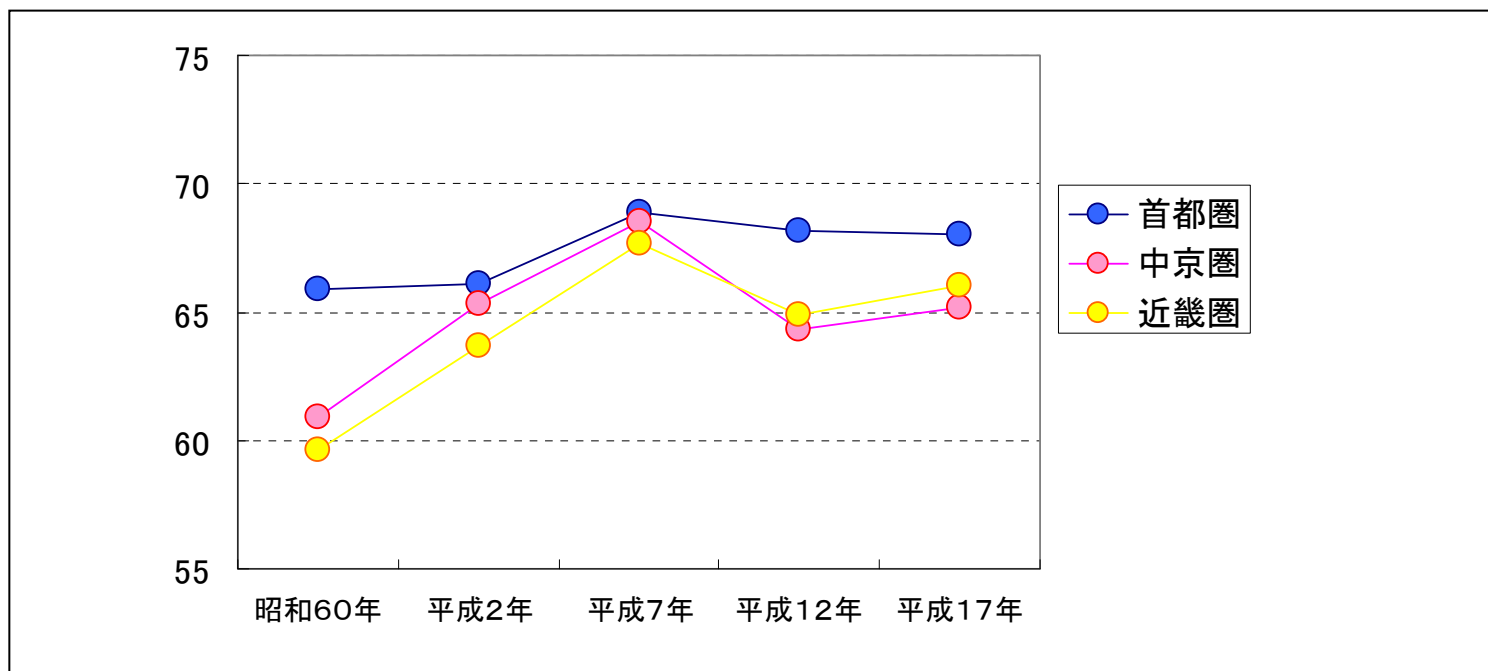
(約6,000ha)

||||| 密集市街地を貫く骨格軸

東京の状況⑥

(通勤・通学時間の変化)

- 三都市圏の居住地から勤務・就学地までの通勤・通学平均時間は、首都圏では平成7年以降横ばい、中京圏と近畿圏は7年から12年にかけて減少していたが17年には再度増加に転じている。

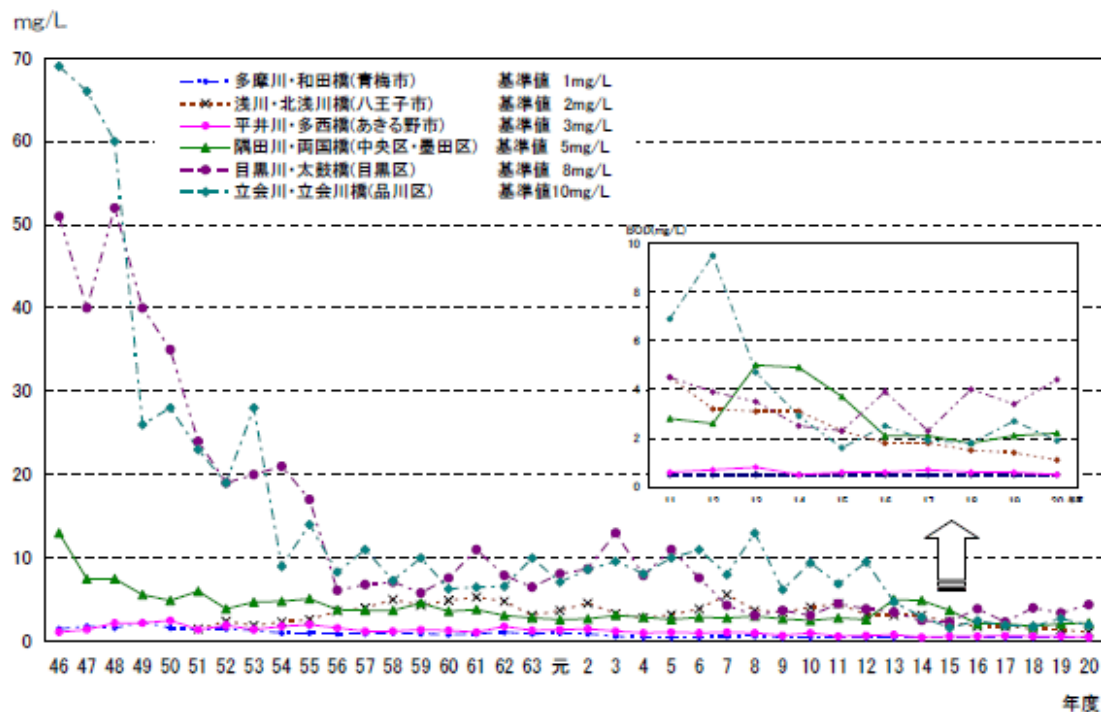


(資料) 大都市交通センサス(国土交通省)

東京の状況⑦

(河川の水質の変化)

- 河川においては、有機汚濁の代表的な指標であるBOD(生物化学的酸素要求量)でみると、19年度95%の環境基準達成率だったものが、20年度は100%となった
- BOD(年度平均値)は、下水道普及率の向上とともに大幅に改善され、近年ほぼ横ばい状況で推移
- 都内のいずれの河川もBODの濃度が10ミリグラム/リットルを下回った。



代表的な河川のBOD経年変化(年度平均値)

BOD: 水中の有機物が分解されるまでに消費される酸素量。BODが大きいほど汚染が激しい。

主要河川の代表例: 綾瀬川、多摩川

中小河川の代表例: 目黒川、川口川

東京の状況⑧

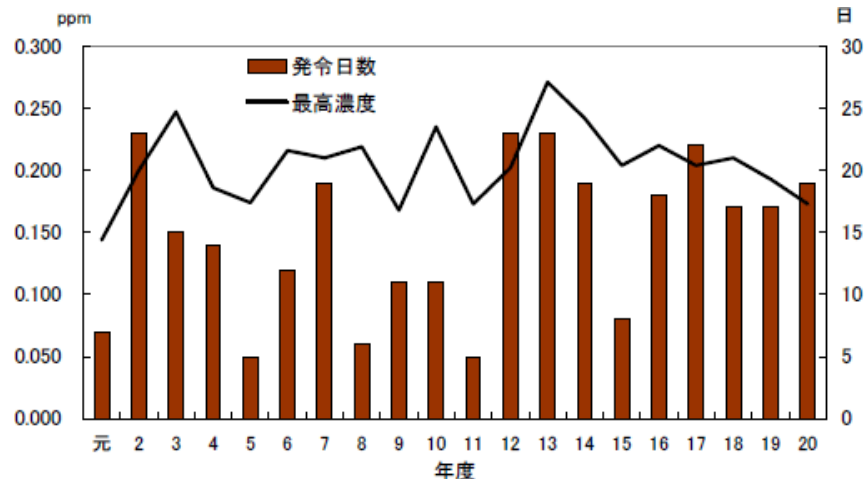
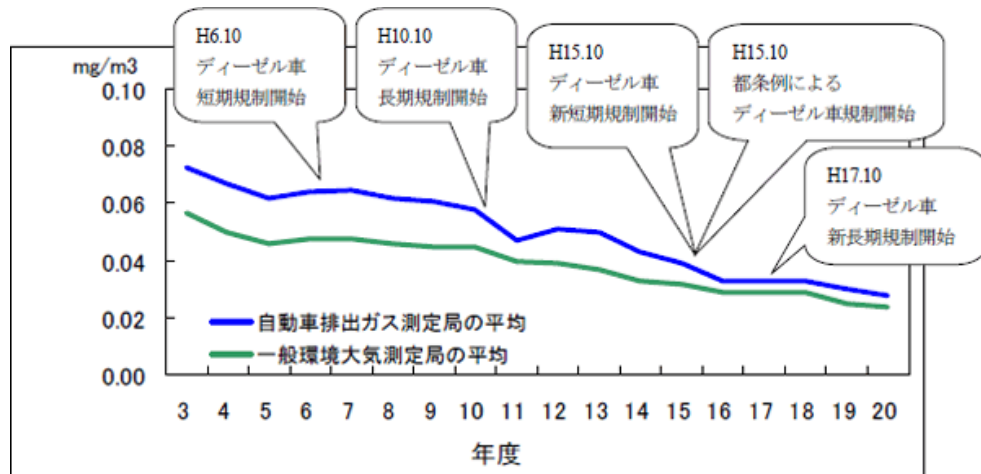
(東京の大気汚染の状況)

■浮遊粒子物質(spm)は、自動車、工場等から排出され、高濃度で肺や器官に沈着して呼吸器障害を起こす。一般局では15年度51%の達成率だったものが19年度以降は100%に改善。自排局では15年度12%の達成率が17年度以降は100%に改善。ディーゼル車への規制等が奏功。

■光化学オキシダントは大部分がオゾン。窒素酸化物や炭化水素が紫外線の照射により化学反応を起こして発生する。全測定局で環境基準を達成しておらず、夏季の注意報発令日数も依然として多い。

光化学スモッグ注意報発令日数とオキシダント最高濃度の推移

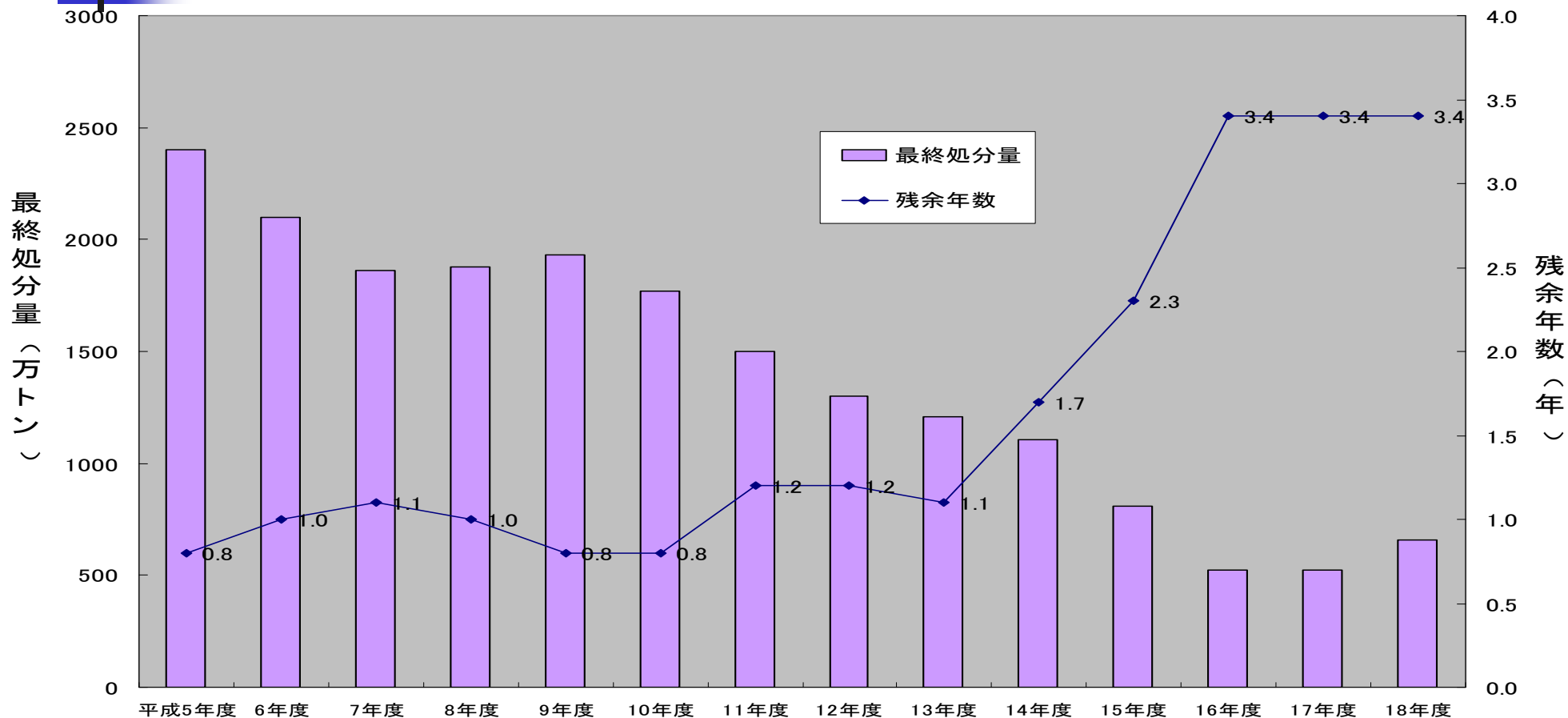
浮遊粒子物質対策と年平均濃度の推移(都内平均)



※ 東京都では、大気汚染状況を把握するため、住宅地等で測定する「一般局」47箇所と道路沿道で測定する「自排局」34箇所を設けている。

東京の状況⑨

(首都圏の最終処分場の残余年数(産業廃棄物))



(環境省調べ)