

まちづくりに関わる新たな取組み

- 1 ニューノーマル（新しい日常）に対応したまちづくり (P1)
- 2 駅まち空間 (P3)
- 3 スマートシティに向けた取組み (P4)
- 4 自動運転技術 (P5)
- 5 SDGs (P6)
- 6 ナイトタイムエコノミー (P7)

ニューノーマル（新しい日常）に対応したまちづくり

■新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

【新型コロナ危機を契機とした変化】

- 職住近接のニーズが高まり、働く場と居住の場の融合が起こっていく可能性
- 東京一極集中の是正が進みやすくなる可能性
- オフィス需要に変化の可能性。老朽中小ビルなどは余剰発生の可能性
- ゆとりあるオープンスペースへのニーズの高まり

都市の持つ集積のメリットは活かしつつ、「三つの密」の回避、感染拡大防止と社会経済活動の両立を図る新しいまちづくりが必要

【新型コロナ危機を契機としたまちづくりの論点】

【論点1】 都市（オフィス等の機能や生活圏）の今後のあり方と新しい政策の方向性

- 様々なニーズ、変化、リスクに対応できる柔軟性・冗長性を備えた都市であることが求められる。
- リアルな場ならではの文化、食等を提供する場として国際競争力を高める必要。
- 老朽ストックのサテライトオフィス等へのリニューアルや、ゆとり空間や高性能な換気機能を備えた良質なオフィスの提供の促進が重要。

【論点2】 都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性

- まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進する必要。
- 公共交通だけでなく、多様な移動手段の確保や自転車を利用しやすい環境整備が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備も必要。
- 適切な密度の確保等新しい街路空間の考え方の導入が必要。

【論点3】 オープンスペースの今後のあり方と新しい政策の方向性

- グリーンインフラとしての効果を戦略的に高めていくことが必要。
- ウォークアブルな空間とオープンスペースを組み合わせるネットワークを形成することが重要。
- まちに存在する様々な緑とオープンスペースについて、柔軟に活用することが必要。
- 災害・感染症等のリスクに対応するためにも、いざというときに利用できる緑とオープンスペースの整備が重要。
- イベントだけでなく、比較的長期にわたる日常的な活用（例：オープンテラスの設置）など、柔軟かつ多様なオープンスペースの活用の試行、これを支える人材育成、ノウハウの展開等が必要。

【論点4】 データ・新技術等を活用したまちづくりの今後のあり方と新しい政策の方向性

- 市民生活、都市活動等の面でのデータ・新技術等の活用に向けた取組をペースアップさせる必要。
- 過密対策等には、パーソナルデータ等の活用が重要。市民等の理解を得つつ、市民主体のデータ・新技術等を活用した取組を推進する必要。

【論点5】 複合災害への対応等を踏まえた事前防災まちづくりの新しい政策の方向性

- 避難所の過密を避けるため、公的避難所以外の公共施設、民間施設、ゆとり空間など多様な避難環境の確保が必要。



▲開放的な駅空間



▲エンタメ



▲サテライトオフィス



▲子育て施設の充実



▲ゆとりある良質なオフィス



▲身近なオープンスペース



▲ウォークアブルな歩行空間



▲シェアサイクル

出典：「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）
（令和2年8月 国土交通省都市局）

■新宿駅東口地区におけるニューノーマルへの対応事例

■仮想都市空間（REV WORLDS/レヴ ワールズ）

- ・VRを活用したスマートフォン向けアプリ
- ・新宿駅東口の街の一部エリアをモデルとした仮想都市空間や、仮想伊勢丹新宿本店を体験
- ・仮想伊勢丹新宿本店では、商品を購入可能
- ・チャット機能を使ったアバター販売員の接客など「人とのつながり」を体験



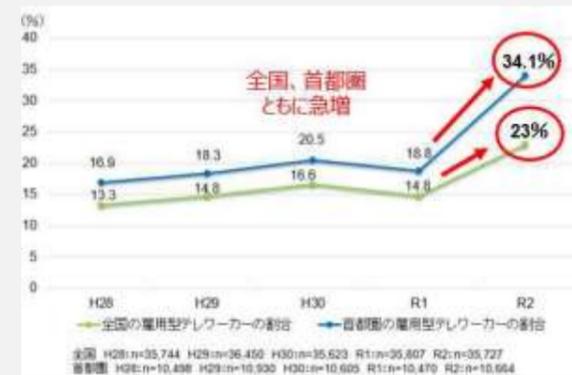
出典：株式会社三越伊勢丹ホールディングHP

【追加】

■新型コロナ危機を契機に生じた変化

- 新型コロナ危機を契機とし、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化（ニューノーマル）。これに伴い、ワークライフバランスの重視など、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化。
- 「働く」「暮らす」場である都市に対するニーズも変化・多様化。職住遊学の融合、自宅以外のワークプレイス、ゆとりある屋外空間の構築などが求められるように。

〔全国及び首都圏の雇用型テレワーカーの割合〕



➡ 二地域居住をはじめ、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を提供していくことが必要

■目指すべきまちづくりの方向性

- 市民一人ひとりの多様なニーズに的確に応える（人間中心・市民目線のまちづくりの深化）
- ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施（機動的なまちづくりの実現）

➡ 地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）を最大限に利活用し、市民のニーズに応じていくことが重要

■目指すべきまちづくりの方向性に向けた具体的な取組（イメージ）

官民の多様な主体によるビジョンの共有

“自然や景観・歴史文化” “人や企業のつながり・コミュニティ”などの地域資本の活用

➡ 都市アセットを最大限に利活用

都市アセットのポテンシャルを引き出す空間づくり



旧温泉宿を活用したコワーキングスペースの設置（別府市）



ウォークアブル空間創出のための街路空間の再構築（名古屋市）

使われていない土地や限られた空間の有効活用



立体空間を活用した緑・オープンスペースの創出（目黒区）

公共空間の可変的・柔軟な利活用



街路空間におけるオープンテラスによる活用（沼津市）

デジタル技術を活用した都市サービスの提供



誰もがスムーズに自由に動けるモビリティ

まちなかでの社会実験



空き地を暫定利用した広場化の社会実験（福山市）



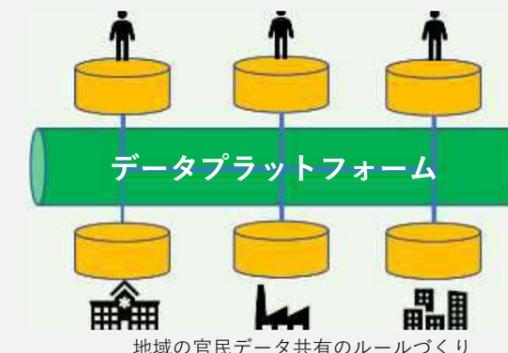
自動運転技術を活用した公園での社会実験（奈良市）

まちづくりの担い手、プロセスの充実



ワークショップ
データによりまちの課題を可視化し、市民参加を充実（松山市）

データの整備・共有に向けたルールづくり



都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月 東京都）

政策方針 8 POLICY

鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる

取組 1 INITIATIVE

地下鉄駅を中心として
まちの顔をつくる



中央区 東京スクエアガーデン

プロジェクト型の都市づくりのイメージ

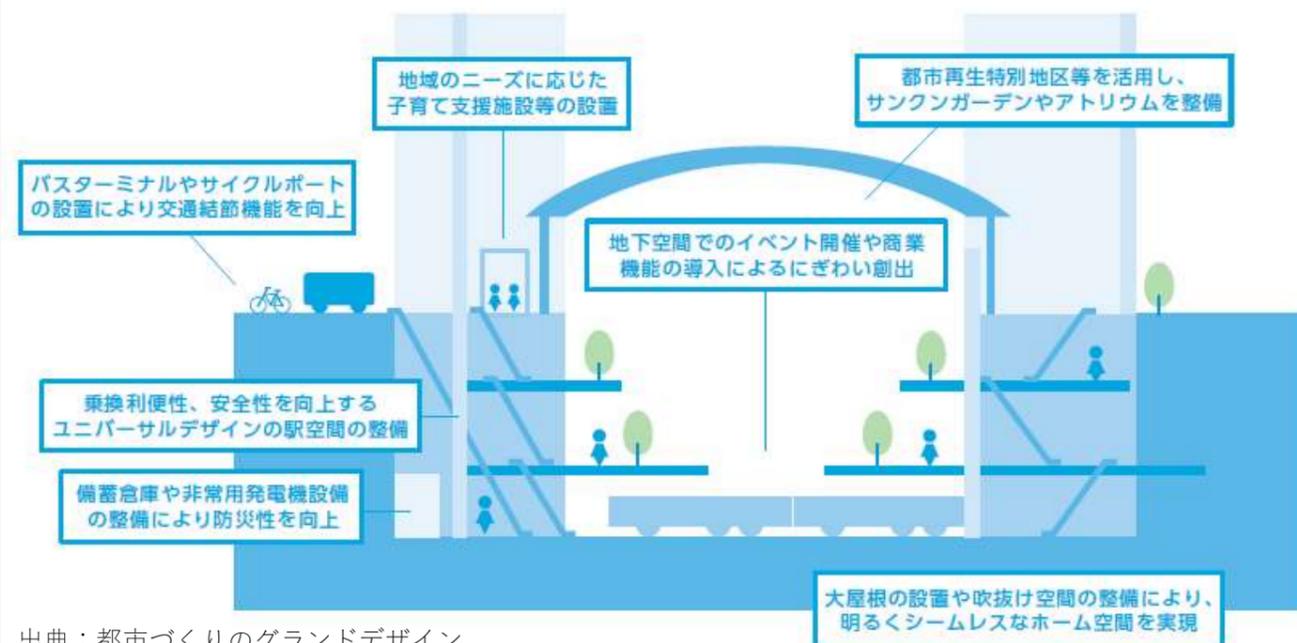
複数の戦略や政策方針にまたがる分野横断的な課題を同時に解決できるようなテーマについて、様々なプロジェクトとして取り組みます。

駅まち一体開発

区部中心部には、重要な交通結節点であるにも関わらず出入口が分かりにくい地下鉄駅が多くあります。

今後は、周辺の開発の機会も捉えて積極的に地下鉄駅を中心とした「まちの顔」づくりを進め、便利でにぎわいのある空間を創出していきます。

地下鉄駅の顔づくりイメージ



出典：都市づくりのグランドデザイン

駅まちデザイン検討会（令和2年9月設置 国土交通省 都市局）

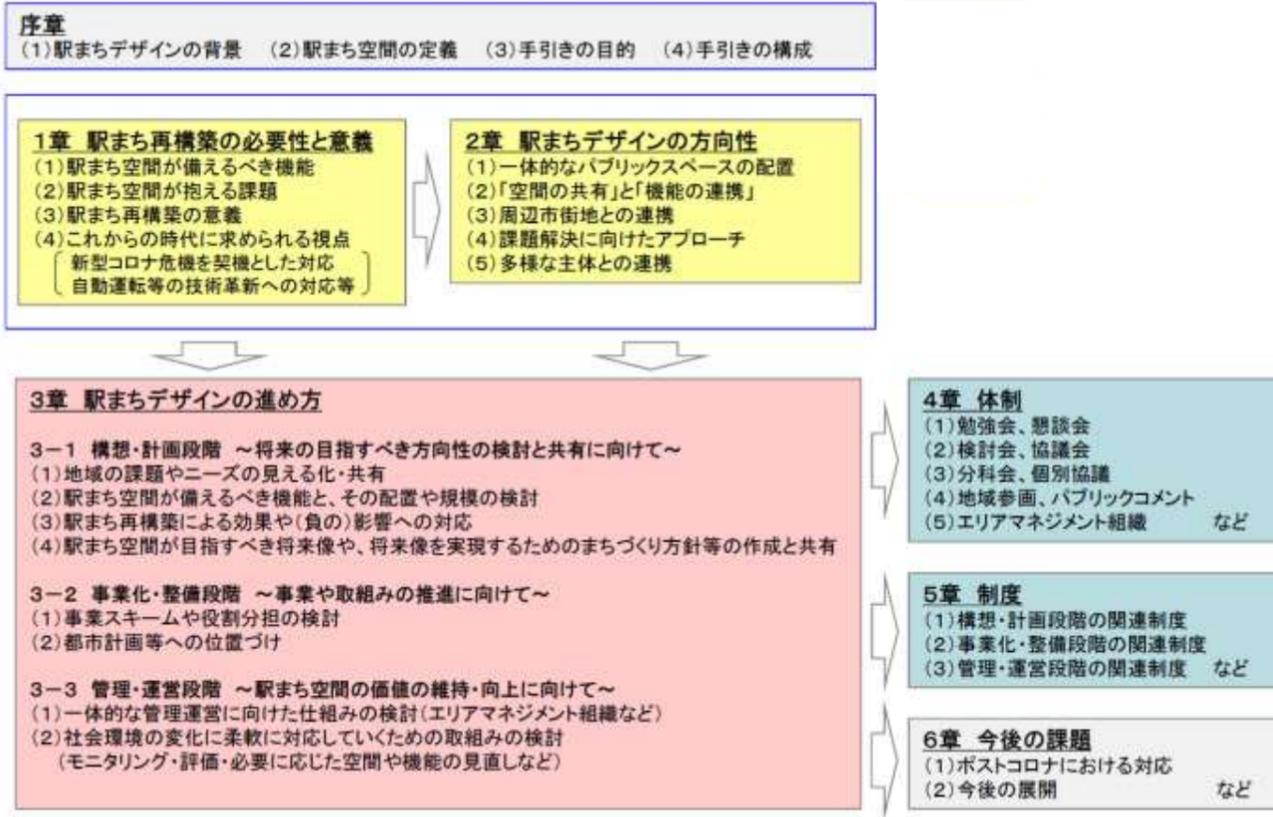
●目的

- ・駅まち空間を再構築する際に留意すべき事項や関係者の役割分担（制度設計、管理運営等）などについて、『駅まちデザインの手引き』としてとりまとめるため、検討会で議論
- ・駅まち再構築の促進に資する新たな制度に係る提言を合わせて議論

※駅まちデザインの手引き

- 構想計画から整備を経て管理運用に至る各段階において、関係者（地方自治体・交通事業者・開発事業者など）が考慮すべき要素や視点を記載したガイドライン
- 合意形成の進め方や、活用可能な支援制度等についてもフォロー

構成（案）



第1回	(9月16日)	・趣旨説明 ・委員からの発表（岸井委員、森本委員） ・テーマ別検討 1. 駅まち再構築の必要性と意義について 2. 駅まちデザインの方向性について
第2回	(10月29日)	・委員からの発表（村山委員、三浦委員） ・駅まちデザインで考慮すべき内容の検討
第3回	(12月18日)	・駅まちデザインの手引き〔素案〕の審議
第4回	(3月3日)	・駅まちデザインの手引き〔案〕の審議
駅まちデザインの手引き骨子の公表		
第5回～	令和3年夏	・駅まちデザインの手引き〔案〕の審議

意見がまとまり次第、令和3年夏目途に『駅まちデザインの手引き』として、検討会名で公表

出典：第1回、第3回、第4回駅まちデザイン検討会

スマートシティに向けた取組み

スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】 (平成30年8月国土交通省)

スマートシティ

⇒ 都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区

Mobility 交通 ・公共交通を中心に、あらゆる市民が快適に移動可能な街 	Nature 自然との共生 ・水や緑と調和した都市空間 	Energy 省エネルギー ・パッシブ・アクティブ両面から建物・街区レベルにおける省エネを実現 ・太陽光、風力など再生可能エネルギーの活用 	Safety & Security 安全安心 ・災害に強い街づくり・地域コミュニティの育成 ・都市開発において、非常用充電機、備蓄倉庫、避難場所等を確保 	Recycle 資源循環 ・雨水等の貯留・活用 ・排水処理による中水を植栽散水等に利用 
---	--	---	---	---

図 中間とりまとめにおけるスマートシティの定義

国土交通省都市局として目指すべきスマートシティのコンセプトとイメージ

技術オリエンテッドから課題オリエンテッドへ

○都市に住む人のQOL(Quality of Life)の向上がスマートシティの目指すべき目的であり、持続可能な取組みとしていくためには、「都市のどの課題を解決するのか?」、「何のために技術を使うのか?」を常に問いかけ、まちづくりの明確なビジョンを持った上での取組みとすることが必要

個別最適から全体最適へ

○一つの分野、一つの主体にとつての最適解(個別最適)にとどまらず、ニーズとシーズに立脚した都市全体の観点からの最適化(全体最適)を提供することをコンセプトとする
○都市全体の全体最適には主体間の連携・協働が前提で、データや技術の連携が重要

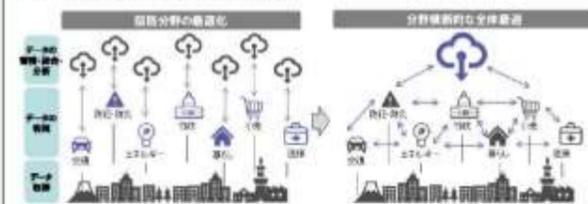


図 個別最適から全体最適のイメージ

公共主体から公民連携へ

○持続可能な取組みのため、協議会等により、まちづくりのビジョンの策定、各々の利害や情報・データの取扱い、継続的な維持更新に向けた方針等、整備以後のマネジメントまで含めた包括的な調整により整備に向けた検討を進めていく体制の構築(以下の①～④の主体の連携)が重要

- ①技術開発者・サービス提供者(技術を作る人)
- ②都市開発者(技術を加える人)
- ③都市管理者(技術を活用する人)
- ④住民・地元企業(技術を購入する人)

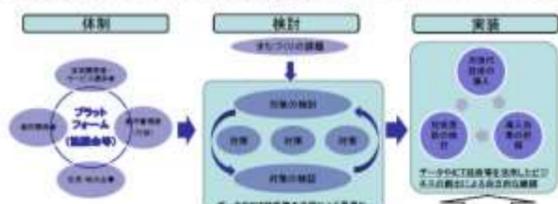


図 スマートシティの推進体制イメージ

コンパクトシティ政策との関係

○コンパクトシティ政策に加え、スマートシティによる分野横断的な全体最適のコンセプトが加わることで、行政サービスの効率化により、都市の利便性、効率性等の向上へつながることが期待される

都市の評価

○継続的にデータが取得され、取組みの効果を定量的に評価することが可能となるため、その評価結果をもとに、計画、整備、管理・運営等といった各段階へフィードバックすることで、より良い取組みにつなげていくことが重要

「未来の東京」戦略ビジョン(令和元年12月東京都)

戦略10 スマート東京・TOKYO Data Highway戦略

○21世紀の基幹的公共インフラである「電波の道(TDH)」を民間と都の最強タッグで構築し、「つながる東京」を実現

- ・アンテナ基地局設置への都保有アセット開放とワンストップ窓口設置による利用手続の簡素化
 - ・TDH重点整備エリアの設定
 - ・都自ら5G/ICT施策を展開し、都民のQOL(Quality of Life)をアップデート
- 5Gと先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実装を、特定エリア、都内全域、全国へとホップ、ステップ、ジャンプで展開し、長期的には、6G、7G等の未来の通信規格で東京が世界をリード

「スマート東京」先行実施エリア(5Gと先端技術を活用した分野横断的なサービスの都市実装)

【想定されるエリア・サービス】

西新宿※	都心部	ベイエリア	南大沢(東京都立大学)※	島しょ地域
 出典:LINK NYC(ニューヨークのスマートボール) ■スマートボールの設置 ■公開空地等を活用したxRライブ、プロジェクトマップ ■スタートアップの集積	 ■人流データを活用した避難・帰宅困難者支援 ■オンデマンドモビリティを活用したMaaS	 ■空間的広がりを活かしたデジタルテクノロジーの実装 ■人流データを活用したマーケティング、xRを活用したコンテンツ・ツーリズム ■試験研究機関等と連携したスタートアップの集積	 ■ローカル5G環境の整備 ■5Gを活用した研究・実証実験 ■大学発ベンチャーの活性化	 ■ドローン等を活用した災害対応 ■遠隔診療 ■地理的制約等を越えた教育 ■スマート農業、水産業

順次様々なエリアで展開

※西新宿、南大沢はTDH重点整備エリア。その他については具体的なエリアやプロジェクトを検討し、順次実施。

【施策展開のイメージ】

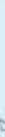


データを活用した早期社会実装実現プロジェクト

都内全域で幅広い領域のサービスを展開

○交通、ウェルネス、エネルギーなどの各領域における社会実装やサービス化に向けた実証プロジェクトを強力に推進

<実証プロジェクト例>

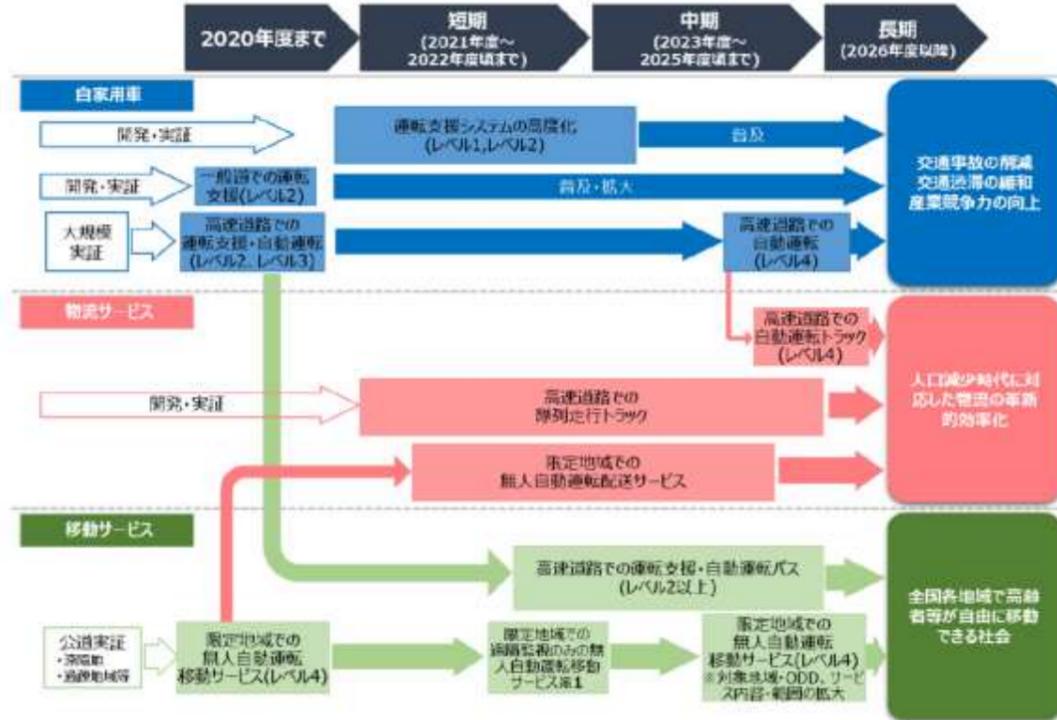
自動運転	MaaS	ロボット	デジタル通貨	ウェルネス	エネルギー(電力)
 ■SDドライブ株式の社 提供 ■都内で最先端の自動走行システムを活用した様々な実証実験 ■自動運転技術とその他の先進的なICT等を組み合わせたビジネスモデルプロジェクトの実施	 ■複数交通サービスの検索・予約・決済をアプリ等で一元化 ■広域的なデータ連携によるMaaSの実証 ■異分野・都市のリアルタイムデータの連携、最先端モビリティの接続	 ■都内複数箇所を実証を行い、ロボットの社会実装モデルをショーケース化 ■ソーシャルロボットの社会実装に向け、都庁における活用検討・実証実験	 ■社会・経済的貢献を行い、SDGsの推進に寄与した都民等にデジタル通貨(ポイント等)を発行 ■将来的には、多様なキャッシュレス決済サービスで利用可能なスキームを構築	 ■健康・医療・介護分野のデータの活用で、新たなウェルネスソリューションのベストプラクティスを創出する実証実験(認知症対策、デジタルデバイスによる検診等)	 ■一般家庭から発電された電力をプラットフォーム上で需要のある企業とマッチング ■取引の中で一般家庭の電力データ等を取扱い、二次利用を促進
交通事故の削減、移動弱者の激減		人手不足の解消 障害者等の雇用	生活利便性の向上	健康寿命の延伸	環境負荷の低減

○AIの特徴や課題等を理解した上で、AIを活用した製品・サービスを企画し、市場に売り出せるビジネス人材を育成

官民ITS連携・ロードマップ2020

(令和2年7月 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議)

自動運転システムの市場化・サービス実現のシナリオ



自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会

(令和元年11月設置 東京都 都市整備局)

目指すべき東京の将来像と検討の進め方

1 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現

- ◆検討の方向性
 - ①主要な拠点における都市機能の集約化に伴い、バス・タクシー等の既存サービスと新たな交通サービスを駆使して、地域公共交通の再編による利便性向上を図る。
 - ②自動運転技術やIoTを活用して地域内の物流効率化を目指す。
 - ③西多摩、島しょ等においては、地域ニーズに応えられる新たなモビリティを活用した交通サービスを整備する。

2 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaSなどの先端技術を活用したスムーズな移動の実現

- ◆検討の方向性
 - ①主要な駅を中心として、CASE※やMaaS、新たなモビリティ等の普及を見込んだ駅まち空間の再構築を行う。
※Connected (接続)、Autonomous (自立走行)、Shared (共有)、Electric (電動) の略
 - ②駐車場やバス・タクシーの待機スペースの合理化とICTを用いた流入制御により、利用しやすい駅前広場を整備する。
 - ③5Gを活用した交通信号機の高度化等、先端技術を取り込んだ交通安全施設の社会実装を目指す。

3 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部の賑わい空間創出の実現

- ◆検討の方向性
 - ①道路空間のリメイクにより、中心部では歩行者や自転車が通りやすく賑わいを生み出す空間として整備する。
 - ②道路ネットワークの整備と自動運転車の普及により余裕の生じた車道部分に自転車通行空間を新たに整備して利用促進を図る。
 - ③カーブサイド (路肩側の車道空間) の利活用を見直し、昼間は人の移動、夜間は配送や車両待機等に活用するなど、道路空間の稼働率を向上させる。

4 ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現

- ◆検討の方向性
 - ①職住近接に対応するとともに、安全性・快適性・利便性を備えた駅まち空間の一体的な整備を行う。
 - ②自転車、歩行者の利用増加を見込み、自転車通行空間や歩行者空間の整備 (新設、拡幅等)、駐輪場の整備 (シェアサイクルポート含む) を行う。
 - ③通勤・通学手段として自転車等の活用を図る。
 - ④ICTを活用し、バス等の混雑状況のリアルタイム情報や予測情報等を提供して混雑の見え易さを推進する。

出典：第3回自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会

都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

(平成29年11月設置 国土交通省 都市局)

都市交通施設のあり方【街路空間】

○公共交通サービスを中心とした円滑な交通が図られるよう、街路空間の再構築等を通じて、公共交通の走行空間の確保や、適正な場所における駐停車空間の確保等を図るべき。

街路空間の望ましい姿

公共交通の走行環境確保

- ・街路空間の再構築により、様々なモードの交通が混在する環境下でも、円滑かつ効率的な公共交通の運行がなされるような走行空間を整備
- ・公共交通の円滑・効率的な運行等による利便性の向上により、自動車利用から公共交通利用への転換が期待

歩道利活用

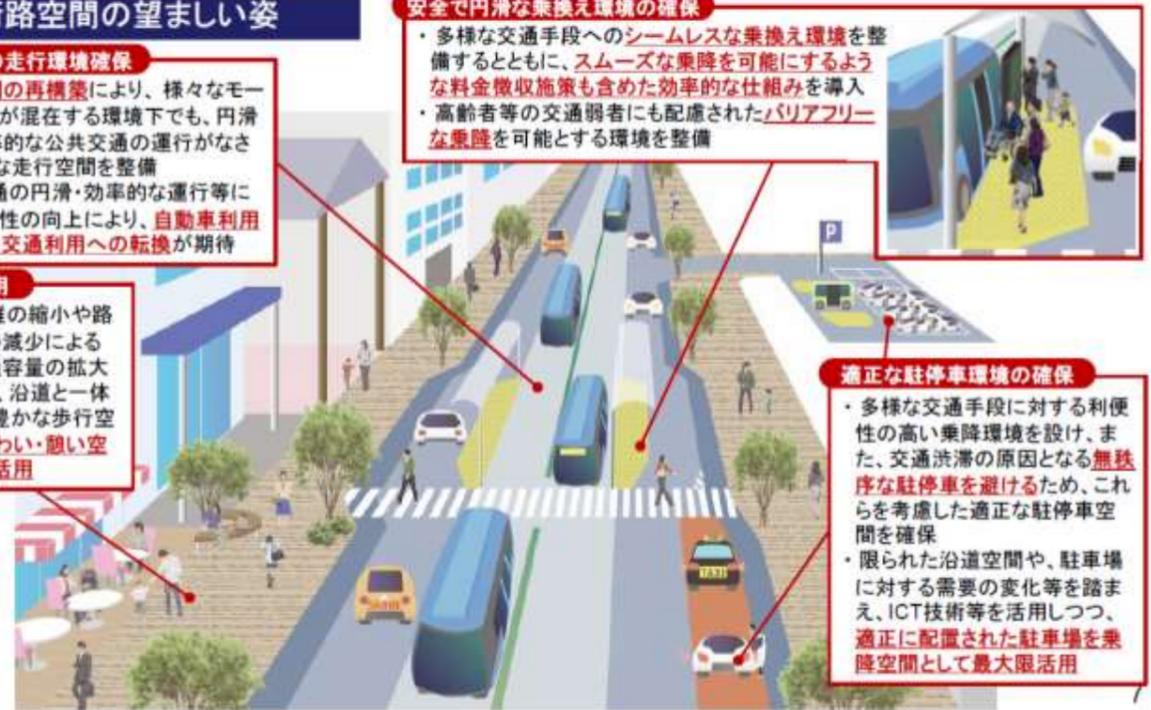
- ・車間距離の縮小や路上駐車による道路交通容量の拡大を踏まえ、沿道と一体となった豊かな歩行空間を、賑わい・憩い空間として活用

安全で円滑な乗換え環境の確保

- ・多様な交通手段へのスムーズな乗換え環境を整備するとともに、スムーズな乗降を可能にするような料金徴収施策も含めた効率的な仕組みを導入
- ・高齢者等の交通弱者にも配慮されたバリアフリーな乗降を可能とする環境を整備

適正な駐停車環境の確保

- ・多様な交通手段に対する利便性の高い乗降環境を設け、また、交通渋滞の原因となる無秩序な駐停車を避けるため、これらを考慮した適正な駐停車空間を確保
- ・限られた沿道空間や、駐車場に対する需要の変化等を踏まえ、ICT技術等を活用しつつ、適正に配置された駐停車場を乗降空間として最大限活用

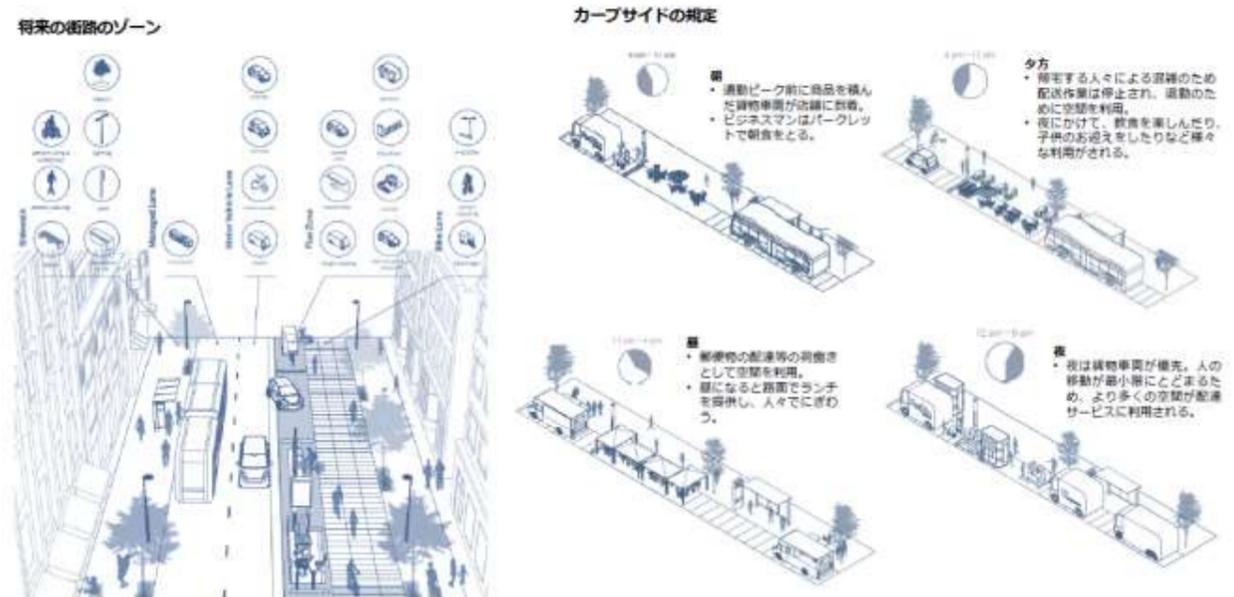


出典：平成30年度 第2回 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

参考：海外の取組【アメリカ NACTO BLUEPRINT 2nd Edition (2019年9月)】

カーブサイドマネジメント

■自動運転等の新しい技術の普及により、カーブサイドを中心に街路空間のデザインが大きく変わる。さらに時間帯によって通過動用バスの停留所やパークレット、荷捌きなど用途が変わる。



出典：令和元年度 第1回 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

SDG s とは

SDGs (Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標) は、「誰一人取り残さない (leave no one behind) 」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。

SDGsの構造

17のゴールは、①貧困や飢餓、教育など未だに解決を見ない社会面の開発アジェンダ、②エネルギーや資源の有効活用、働き方の改善、不平等の解消などすべての国が持続可能な形で経済成長を目指す経済アジェンダ、そして③地球環境や気候変動など地球規模で取り組むべき環境アジェンダといった世界が直面する課題を網羅的に示しています。SDGsは、これら社会、経済、環境の3側面から捉えることのできる17のゴールを、統合的に解決しながら持続可能なよりよい未来を築くことを目標としています。

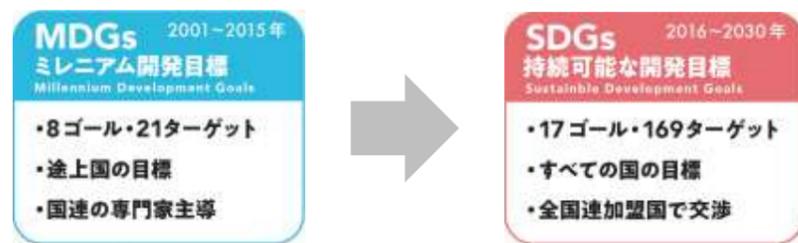
SDGsの特徴

前身のMDGs (Millennium Development Goals : ミレニアム開発目標) は主として開発途上国向けの目標でしたが、SDGsは、先進国も含め、全ての国が取り組むべき普遍的 (ユニバーサル) な目標となっています。(図1)

しかしながら、これらの目標は、各国政府による取組だけでは達成が困難です。企業や地方自治体、アカデミアや市民社会、そして一人ひとりに至るまで、すべてのひとの行動が求められている点がSDGsの大きな特徴です。

まさにSDGs達成のカギは、一人ひとりの行動に委ねられているのです。

(図1)



人間の安全保障との関連性

我が国は脆弱な立場にある一人一人に焦点を当てる「人間の安全保障」の考え方を国際社会で長年主導してきました。「誰一人取り残さない」というSDGsの理念は、こうした考え方とも一致するものです。

SDGs達成に向けて

2019年9月に開催された「SDGサミット」で、グテーレス国連事務総長は、「取組は進展したが、達成状況には偏りや遅れがあり、あるべき姿からはほど遠く、今、取組を拡大・加速しなければならない。2030年までをSDGs達成に向けた『行動の10年』とする必要がある」とSDGsの進捗に危機感を表明しました。

2020年、新型コロナウイルス感染症が瞬く間に地球規模で拡大したことから明らかのように、グローバル化が進んだ現代においては、国境を越えて影響を及ぼす課題に、より一層、国際社会が団結して取り組む必要があります。

SDGs達成に向けた道のりは決して明るいものではありません。だからこそ、「行動の10年」に突入した今、私たち一人ひとりにできることをしっかりと考え、一歩踏み出す姿勢が求められています。

持続可能な開発目標 (SDGs) の詳細



目標1 [貧困]

あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる



目標3 [保健]

あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



目標5 [ジェンダー]

ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う



目標7 [エネルギー]

すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する



目標9 [インフラ、産業化、イノベーション]

強靱 (レジリエント) なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



目標11 [持続可能な都市]

包摂的で安全かつ強靱 (レジリエント) で持続可能な都市及び人間居住を実現する



目標13 [気候変動]

気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる



目標15 [陸上資源]

陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する



目標17 [実施手段]

持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化させる



目標2 [飢餓]

飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する



目標4 [教育]

すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する



目標6 [水・衛生]

すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する



目標8 [経済成長と雇用]

包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用 (ディーセント・ワーク) を促進する



目標10 [不平等]

国内及び各国家間の不平等を是正する



目標12 [持続可能な消費と生産]

持続可能な消費生産形態を確保する



目標14 [海洋資源]

持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する



目標16 [平和]

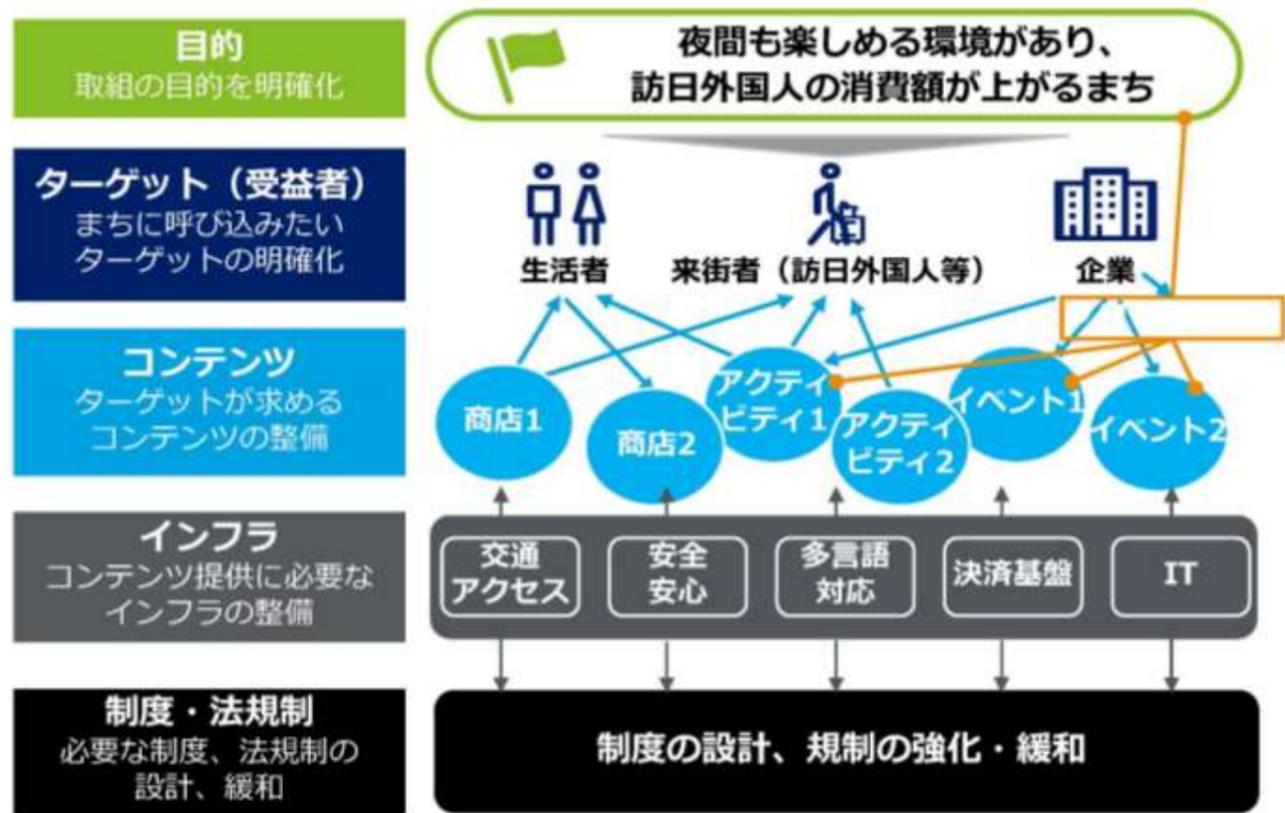
持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する

■ ナイトタイムエコノミーとは

■ 定義

ナイトタイムエコノミーとは、18時から翌日朝6時までの活動を指します。地域の状況に応じた夜間の楽しみ方を拡充し、夜ならではの消費活動や魅力創出をすることで、経済効果を高めることを目標とします。

■ ナイトタイムエコノミー推進のイメージ



“Point” ナイトタイムエコノミーを推進する際は、旅行者の動線やまちづくりの視点を踏まえて、実現後の姿をイメージをしながら検討をしましょう。

■ ナイトタイムエコノミーの取り組み事例

■ 官民連携したまち全体のイベント



Vivid Sydney (シドニー)
出所: Pixabay

■ 自然資源の夜間活用



Thames Dinner Cruise (ロンドン)
出所: Pixabay

■ エンターテインメントショー、ライブ、バー



ブロードウェイ (ニューヨーク)
出所: Pixabay



Rod Fai Market (バンコク)
出所: タイ政府観光局



Foresta Lumina (モントリオール)
出所: ケベック州政府観光局



The Rocks Pub Tour (シドニー)

■ グルメ・ショッピング



The Colonial Tramcar Restaurant (メルボルン)

■ 美術館、博物館の夜間活用



メトロポリタン美術館 (ニューヨーク)



Doota Mall (ソウル)
出所: 韓国観光公社



Anne Frank House (アムステルダム)
出所: オランダ政府観光局 ※イメージ