

# 日本と東京のこれから ～2050年を見据えたインフラ整備のあり方～

開催日時：平成30年7月6日（金）13時20分～14時40分

開催場所：イイノホール



明治大学 名誉教授  
(一社) 大都市政策研究機構 理事長  
(一財) 森記念財団 業務理事

市川 宏雄 氏

## プロフィール

1947年東京生まれ。早稲田大学理工学部建築学科博士課程を経て、カナダ政府留学生として、ウォータールー大学大学院博士課程修了(Ph.D.)。2004年から明治大学公共政策大学院ガバナンス研究科長となりポリシースクールの教授として教鞭を執る傍ら、明治大学危機管理研究センター所長として危機管理政策を実践。現在は明治大学名誉教授、大都市政策研究機構理事長、日本危機管理士機構理事長、ダボス会議都市開発未来委員会理事など、多数の要職を兼任。また、森記念財団都市戦略研究所業務担当理事として、世界都市総合力ランキングを2008年から毎年発表。

## はじめに

今日は「日本と東京のこれから」というテーマで話をします。副題は「2050年を見据えたインフラ整備のあり方」ですが、この短い時間で全ては語れませんので、これからどうなるかという大きな話をします。インフラの専門家である皆さんに、この話から何かを読み取ってほしいと思います。

これからさまざまな変化が起きて、将来はどうなるか。そこにはテクノロジーの変化も含まれます。それを踏まえ、2035年の東京はどうなるか。後半ではこれらについても話をします。

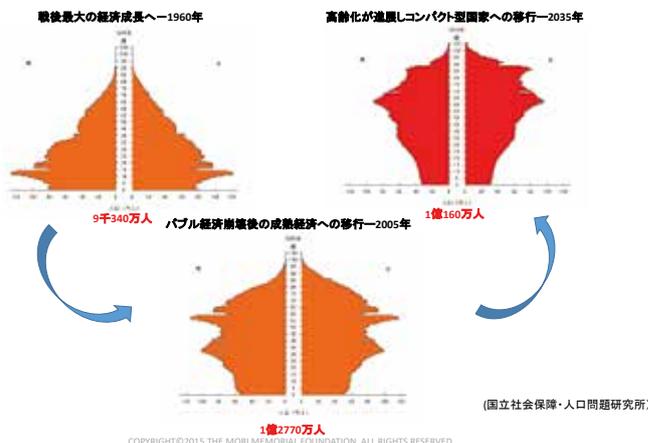
## 2030年頃から人口減少が深刻な問題に

日本全体を考えると、まず話をしたいのは、日本の国土構造がどうなるかです。これは非常に重要なテーマで、皆さんにもいろいろな考えがあると思います。

まず重要なのが人口構造です。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2050年になると恐らく9,000万人台、もし悪化していれば8,000万人台になります。安倍政権は1億人にするとっていますが、少なくとも人口は減少していきます。2050年もそうですが、私は2030年頃から既に危ないのではと思っています。資料-1を見ると、今から15年程度でこの問題はかなり深刻になることがわかります。

1960年はピラミッド型ですが、現在はビヤ樽状態と言われる、お腹が膨れた形です。これはまだ労働力が維持されているので問題ありません。

問題は、2030年以降にどうなるか。このグラフでは、2035年には若者の数が中高年層の半分になる。すると、どう考えても、今のままの仕組みではうまくいかないでしょう。年



資料-1 日本の年齢別人口分布

金制度も、中高年層をその半数の若者が支えられるかどうか。この答えは簡単には出ません。

こういった時代にこれから突入していきます。現在2018年ですから、少なくとも20年以内にこの事態は始まります。ですから、日本、そして東京については、よほど考えないと先が見えなくなる危険性があります。

## 人口の減った地方自治体は消滅の危機に

もう1つ取り上げるのは、よく出るテーマですが、都市と地方です。都市にもいろいろありますが、東京圏、名古屋圏、関西圏のいわゆる三大都市圏と、地方圏を比較してみます。1960年には三大都市圏の合計に対して地方圏の人口は1.5倍ありました。しかし、ご承知のように、どんどん地方の人口は減り、2005年には1対1になりました。ただし三大都市圏と言っても、実は人口が急増しているのは東京圏だけという構図になっています。そして遠からず、地方の人口が三大都市圏

の半分になる時代が来ると予感されます。

地方自治体の人口減少については既に予感ではなく、さまざまなことが言われています。例えば日本創成会議の2014年の提言では、2040年には地方の人口減少がさらに深刻になり、現在の約半数の896自治体が消滅に至る可能性があると言われています。

国土交通省が2014年に公表した「国土のグランドデザイン2050」においても、全国を1km単位で区分した18万地点のうち、6割程度の地点で2050年には人口が半減します。既に人口が減っている地点で、さらに人口が半減したら、そのまま地方消滅になるだろうと警告されています。

こうした傾向を頭の中では知ってはいても、いざ数字で言われると、「大変だ」と騒ぎになったわけです。

### 無理して住んできた地域から消えていくのは自然の流れ

2040年に、自治体の半数が消えたらどうなるか。

そうは言っても、平地の多い自治体は消滅の危機から免れています。そもそも日本列島に可住地は15%しかなく、85%を山地が占めます。そこに無理やり人が住んで、自治体をつくってきました。ですから、無理して住んでいたところが消えていくのは、ある種の流れとしては、当然あり得ます。

そもそも15%しか可住地がない中で、無理をして住んできた。それが時代の流れで、仕事がないことや高齢化の進行などさまざまな現象が起き、消えていくわけです。

こうした流れに対し国土交通省は、中心地に集約して都市をコンパクト化するよう、補助金を組んで一生懸命に取り組んでいます。

皆さんにとってはおさらいになりますが、地方再生戦略には3つのパターンがあります。

1つ目は、地方都市。当然、地方でも大丈夫な都市はあり、地域の中核・中枢となって生き残ればいいのです。そのためかどうかは当然考えるべきテーマですが、知恵があればできます。

2つ目は、漁村や農村。第一次産業の衰退に伴って漁村や農村も消えつつありますが、当然、場所によって生き残るところはあります。地方だからと言って消えるわけではありません。

半数の自治体が消えていく原因は、3つ目の、基礎的条件的に厳しい集落です。ここをどうするか、真剣に考える必要があります。放置すると人口減少のまま消えてしまうかどうか。これに関してさまざまな議論をしていますが、これという答えはない状況です。

### 全人口の4分の3が西日本国土軸に集中

いずれにしろ、20年ぐらい経つと、地方の人口が減ります。「人口構造も危ないし、日本は危ないのでは」と、かなり悲観

的な話になりますが、私は少し違う意見を持っています。その理由を説明します。

資料-2は、有名な第5次全総（「21世紀の国土のグランドデザイン」1998年閣議決定）が提唱した西日本国土軸です。

大都市への集中パターンと開発軸

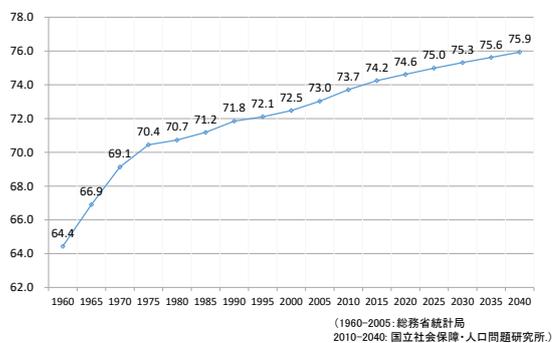


資料-2 西日本国土軸

そもそも第1次全総（「全国総合開発計画」1962年閣議決定）では、東京から名古屋、大阪の太平洋ベルト地帯の工業開発が提唱され、これが日本を引っ張って発展させました。第5次ではこの太平洋ベルトをさらに西へ延ばし、瀬戸内海と福岡までを含んだ西日本国土軸を提唱しました。

この西日本国土軸上にある都府県の人口が、全人口に占める割合を見てみましょう。（資料-3）

西日本国土軸の人口が全人口に占める割合と将来推計



資料-3 西日本国土軸の人口が全人口に占める割合と将来推計

1960年は64.4%で、2015年には74.2%になりました。現在はこの軸に全人口の4分の3が集まっているが、いずれ80%に達するほど増えるのではないかと考えてみます。

そこでシミュレーションしてみた結果、どれだけ多く見積もっても、2040年で76%までしかいきません。この軸にいくら人が集まっても、日本にはまだ北海道などさまざまな場所があり、この軸以外にも4分の1の人口が残るとわかりました。すると、2050年頃の日本は、西日本国土軸に4分の3、残りに4分の1が住むと予測できます。その人口比に合わせた政策が必要ですが、実際にはそうなりません。人口が減っても選挙区がそのままだったり、議員が減らないため、依然として地方にお金はいきます。

## リニア中央新幹線の開通で日本は変わる

この西日本国土軸の重要性を考えると、今後10年で整備されるものは何でしょうか。それはリニア中央新幹線です。

リニア中央新幹線は木曽ルートや伊那谷ルートなど、ルートを曲げる意見もありましたが、結果的にはJR東海が考えた真っすぐ通るルートに決まりました。そもそもリニア中央新幹線は東海道新幹線のバイパスであり、バイパスとは既存のものをショートカットして真っすぐ通るものです。

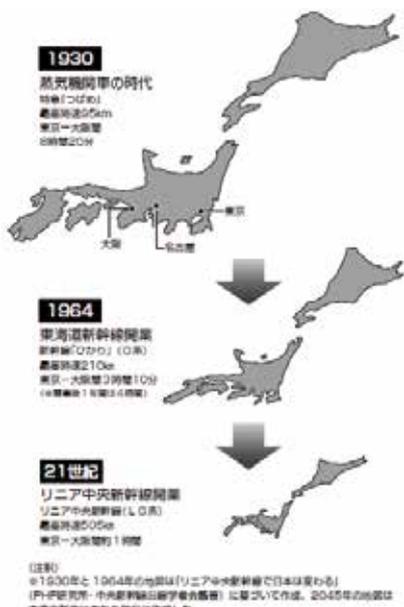
しかし、これはもっと根が深い話です。東海道新幹線は開通から50年以上経っていますが、このままで大丈夫なのか。最近、東海地震や東南海・南海地震の発生が切迫していると言われています。それらの地震が起きたら、東海道新幹線は無傷では済まない不安があります。そもそも完成から時間が経ってだいぶ老朽化しています。

リニア中央新幹線の開通は、JR東海だけでなく、我々の主要な国土軸に影響を与えます。私は、地震があと10年間待ってほしいことを願っています。それくらい重要なテーマです。

国土政策的に見ると、鉄道は、ただつながるだけではありません。リニア中央新幹線ができると、大変なことが起きると私は思っています。

資料-4は、私の著書(『リニアが日本を改造する本当の理由』[2013年 メディアファクトリー])に載せた資料です。

### アクセシビリティマップの変化



(市川宏雄『リニアが日本を改造する本当の理由』)

資料-4 アクセシビリティマップの変化

日本列島を移動時間で見ると、刻々と変わっていることがわかります。1番上が1930年蒸気機関車の時代。2番目が1964年の東京オリンピックのとき。東海道新幹線の開通により、東京-大阪間が大きく縮まっています。そして3番目がリ

ニア中央新幹線ができたとき。この図では東京から名古屋を経て大阪までつながっています。この姿が新しい日本列島になります。

すなわち、日本は人口減少で悩む一方で、時間距離的に国土が縮んできます。その結果、名古屋は東京の郊外になってきます。東京から40分程度の場所、だいたい立川から八王子の間ぐらいに名古屋が据わるわけです。さらに、大阪は関東地方に入ります。

こういう本当の地形とは違うアクセシビリティで我々はこの国を引っ張っていく。これが現実化してきます。

何が起きるかと言うと、現在、東京圏の人口は3,700万人ほどです。名古屋圏が1,000万人近いので、合体すると5,000万人ほどの都市圏ができあがります。そもそも現在でも3,700万人の都市圏は、東京が世界で唯一です。他に例がないものが、さらに5,000万人になります。

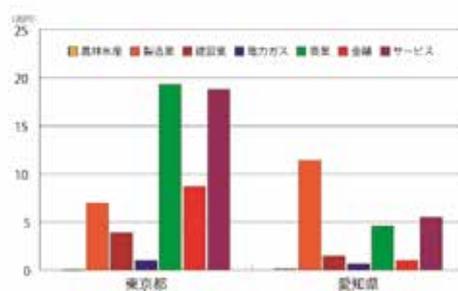
## 東京都と愛知県が短所を補い合う

この話をすると必ず出てくるのは、リニアがつながっても人しか動かない、との意見です。その通りで、人流しかありませんが、この波及効果は極めて大きいと私は思います。

また、リニア中央新幹線ができると、スロー効果が起きて名古屋が危ないとの意見もあります。ルート上の飯田などでも同じことを言われます。

これは、前回の東京オリンピックのときに、新幹線がつながったことが大阪の衰退の大きな原因となったからです。現実として、東京にどんどん吸われ、リニア中央新幹線でもそれと同じではないかと言われる。しかし私はそれはまずないと思っています。なぜなら、東京と名古屋の組成がまったく違うからです。資料-5をご参照ください。

東京都および愛知県の産業別生産額



(東京都県民経済計算および愛知県県民経済計算より筆者作成)

資料-5 東京都と愛知県の産業

東京の現在の産業は、商業とサービス業が大半です。一方、愛知県はトヨタ自動車をはじめ製造業の生産額が高い。まったく組成が違う巨大都市2つが結合したらどうなるか。答えは簡単で、お互いに補い合い、ウィン・ウィンになります。40分しか離れていないので、拠点を移す必要はなく、ただ人が移動すればいいのです。

## 東北、首都圏、名古屋圏が 一体化した経済圏に

さらに、人流しかないリニア中央新幹線が、実は産業にも影響を与えます。東京圏に比べ、名古屋圏は製造業に対する基盤が強く、コストも安い。そうすると、何が起きるでしょうか。例えば北関東には製造業が多くありますが、その本社は東京にあることが多い。この位置関係を考えて、本社が東京で、工場を愛知県に置くことも可能になります。

愛知県には、中部国際空港セントレアも東名高速、新東名高速もあって、移動に何ら不便はない。となると、リニア中央新幹線が運ぶのは人間だけと思いきや、そのおかげで何かが変わっていくのではないかと。リニア中央新幹線の効果は非常に大きく、夢があると私は思っています。

すなわち、名古屋圏が東京圏に組み込まれます。名古屋では私もこうは言いませんが、東京側から見れば名古屋を組み込むことになるわけです。

すると何が起きるでしょうか。現在、東北の経済は、東京圏、首都圏のパワーで広がった経済圏の中に入っています。ここに、今はまだ名古屋圏は入っていません。リニア中央新幹線でつながって、都市圏が一体化したらどうなるか。東北から首都圏、そして名古屋圏まで含んだ経済圏へと一体化していくストーリーが、ここで初めて生まれます。

実際はどうでしょうか。内閣府経済社会総合研究所の資料によると、東北・首都圏・中部を含んだブロックの2014年の総生産は、全体の65%近くを占めます。リニア中央新幹線が繋がった10年後には、恐らく75%に上がるでしょう。すると、人口的には東京から福岡までの西日本国土軸に4分の3が乗り、総生産では東北から中部を含んだ名古屋までで4分の3を生み出すことになります。

冒頭に話した人口減少で日本が大変だと言われる一方で、集約化すれば、それなりのことができることがわかってきます。人口減少で国が危ないと言っても、実際には相当な集積・集中が起きて、次のストーリーにつながると私は考えています。

## 国土交通省は三大都市圏を中心に 日本全体の発展を想定

これらについて国土交通省は何を考えているか。「国土のグランドデザイン2050」では、実物空間と知識・情報空間が融合した対流促進型国土の形成を提唱しています。国土交通省の立場としては、どこかだけに注力するとは言えないので仕方ありませんが、三大都市圏があって、どこも力を入れる話になっています。そうなってほしいですが、そうなる可能性が低いのではと私は思っています。

実際にはリニア中央新幹線が繋がる10年後に、東京、名古屋、そして東北圏で日本経済の4分の3を引っ張る現実が待っています。

国土交通省はスーパー・メガリージョン構想も打ち出しています。リニア中央新幹線の整備により、東京、名古屋、大阪がつながることで世界最大のメガリージョンが形成され、世界から人、モノ、カネ、情報を引きつけるという構想です。

名古屋-大阪間の着工予定が2045年から2037年に早まりましたが、それでも名古屋の10年後です。名古屋までが2027年に開通して、2030年から日本が危ないと言っているのに、その後で大阪につながって一体何が起きるのか。これは今はわかりませんが、名古屋と東京の連結が進むと、大阪が後からつながっても、今のような東京と大阪の関係にはならないと私は思います。これは仮説ですが、危惧はしています。

このように、日本全体での発展は無理だろうと思う一方で、先ほど理事長のお話ありがとうございました。これからインフラなどの老朽化が進みます。2030年には、道路橋やトンネル、河川管理施設、下水道管きよ、港湾岸壁など、さまざまなインフラが建設後50年を経過して、お金がかかり始めます。そうすると、つくるよりも、何を集束して維持するかに話が変わってきます。これは2030年代のテーマです。全部はできないとき、どこで頑張るか。すると先ほど述べたような、新しい東京を中心とした動きに変わっていくと思います。

これからのインフラ整備のあり方として、「選択と集中」「量から質への転換」「効率性より快適性」と言われていますが、これらが具体化するときに、何がどう変わるかです。ここまですべて日本全体の話です。

## 東京で最も重要なテーマは アジアヘッドクォーター特区

さて、もう1つのテーマである東京の話に移ります。

私は長年、ライフワークとして東京の研究ばかりしています。地方も若干研究しますが、東京の研究が圧倒的に多く、東京についてはいくつか意見を持っています。

今、東京で最も重要なテーマは、アジアヘッドクォーター特区です。国の国際戦略総合特区の1つとして、2011年に指定されました。前政権のときです。

この国際戦略総合特区制度をつくる当時、前政権は日本全体で5カ所を選ぶと言いました。そしてその5カ所に東京を含まないという暴挙を行いました。慌てて6つ目の追加として東京を入れましたが、東京を抜いて何ができるのかをまず考えるべきでしょう。

おかげさまで東京は入りまして、東京都はアジアヘッドクォーター特区をつくることになりました。資料-6(次ページ)を参照ください。

非常に広い範囲で、日本橋から六本木、臨海までの「東京都心・臨海地域」、「新宿駅周辺地域」、「渋谷駅周辺地域」、「品川・田町駅周辺地域」、「羽田空港跡地」、そして2016年11月に追加の「池袋駅周辺地域」の区域があります。私はこのうち羽田空港の天空橋エリアの開発の委員

アジアヘッドクォーター特区(2011年国際戦略総合特別区域に指定される)



資料-6 アジアヘッドクォーター特区 (出典：東京都)

長ですがこれらの区域を強化して、アジアのライバルであるシンガポールや香港などに負けないようにしようとしたのです。そのために必要な3本柱が、「外国企業が日本企業とビジネスしやすい環境づくり」「24時間活動する国際都市としての環境整備」、「外国人が暮らしやすい都市づくり」です。(資料-7)

世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区(東京都)

<p><b>外国企業が日本企業とビジネスしやすい環境づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 特区内に新規に指定する外国籍企業の事業所増設等を促す場合、事業企業に対する法人税の軽減(税制)</li> <li>● パテントホウコウス制度の導入(税制)</li> <li>● 実務的ビジネスパートナーを対象とする所得種類の見直し(税制)</li> <li>● 日本語という言語の壁の解消等(税制)</li> <li>● 入国審査の簡素化(税制)</li> <li>● 多国籍企業に特化したビジネスプラットフォームの創設(規制緩和、税制等)</li> </ul>	<p><b>24時間活動する国際都市としての環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 総合的な交通体系の整備</li> <li>● 時差を考慮した環境整備</li> <li>● 国際戦略としての「標準時間2時間差」の検討</li> <li>● 外国通貨を使いやすい環境整備</li> <li>● MICE・MICE・MICEの整備</li> <li>● 2020東京オリンピック・パラリンピックを契機とした環境整備</li> </ul>	<p><b>外国人が暮らしやすい都市づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 外国人の生活環境整備のための土地利用規制への見直し</li> <li>● インターナショナルスクールの充実</li> <li>● 外国人向け医療機関の充実</li> <li>● 生活コストの削減</li> <li>● 生活コストの削減</li> <li>● 生活コストの削減</li> </ul>
--	---	---

資料-7 世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区 (出典：東京都)

これらのポイントは、いかにして海外の投資家に投資をしてもらうかであり、そこが勝負になります。そのために便宜を図るべき点、あるいは改善すべき点を考えました。

当然出てくるのが、入国審査の簡素化です。日本は入国審査が非常に厳しく、例えばプライベートジェットで来日しても特別窓口がありません。それらを含めて対応してもらおう。

それから、家族が一緒に来たときに、インターナショナルスクールが欲しい。東京にはそれが非常に少ないのです。さらに、医者が英語を話せません。外国人向けの医療が必要です。これは外国人の医者が診察すればいいことですが、こうした整備が必要です。

国家戦略特区での規制改革方針は医療が最大のテーマに

東京都がこれらを提案したのが2011年です。それから2~3年経って何が起きたか。何も起きませんでした。

理由は簡単で、東京都がいくら言っても無理なためです。入国審査は法務省の管轄で、インターナショナルスクールは文部科学省の管轄です。そして、最も規制の強い厚生労働省が動かなかったため、これは絵に描いた餅に終わるのではと危惧していました。

そこに登場したのが安倍政権(2012年~)の「第3の矢」である成長戦略です。

資料-8は2013年10月に内閣府が発表した国家戦略特区の規制改革検討方針指針です。前月に安倍晋三首相がアルゼンチンに行き、東京オリンピック開催を決めてきた、そのタイミングで発表されました。

国家戦略特区の規制改革検討方針

1. 医療(1)国際医療拠点における外国医師の診察、外国看護師の業務解禁
  - 全国規模の制度改革として臨床研修制度を拡充
  - (2)病床規制の特例による病床の新設・増設の容認
  - (3)保険外併用療養の拡充
2. 雇用(1)雇用条件の明確化
  - (2)有期雇用の特例
  - 有期雇用の期間延長を全国規模の規制改革として検討
3. 教育(1)公立学校運営の民間への開放(公設民営学校の設置)
4. 都市再生・まちづくり
  - (1)都心居住促進のための容積率・用途等土地利用規制の見直し
  - 都心におけるマンション建設に際し、オフィスビルに容積を移転するなどの特例措置を講ずる
  - (2)エリアマネジメントの民間開放(都市機能の高度化を図るための道路の占有基準緩和)
  - (3)潜在施設の旅館業法の適用除外
5. 農業
6. 歴史的建築物の活用
  - (1)古民家などの歴史的建築物の活用のための建築基準法の適用除外など
  - 歴史的建築物に関する旅館業法の特例

※東京オリンピックの開催も追い風に、今後我が国に居住・滞在する外国人が急増すること見込まれる。(内閣府2013年10月)

資料-8 国家戦略特区の規制改革検討方針

国家戦略特区自体は、2014年から始動しますが、この内閣府の検討方針はその2カ月前に出ました。「医療」「雇用」「教育」「都市再生・まちづくり」「歴史的建築物の活用」など6項目にわたります。そして、その中の個別政策の多くに「東京オリンピックの開催も追い風に、今後我が国に居住・滞在する外国人が急増すると見込まれる」と記されています。

オリンピックを使って改革を進めるのは世界共通の歴史で、オリンピックのときに、普段できない改革を行います。前回の東京オリンピックのときも行いました。スポーツとは関係ないことも、全部ここに入れるわけです。

最大のテーマの「医療」については、特区の中では国際医療拠点における外国医師の診察、外国看護師の業務を解禁すると、簡単にはできもしないことを言い出しました。このときは日比谷公会堂で東京都の医師会と厚生労働省がタイアップして猛反発が起きました。これは各省庁のやってきた習わしと権限、場合によっては特権に近い部分が絡んで、動かさせません。これは「雇用」も然りです。このように、特に厚生労働省が岩盤規制で動きませんでした。

比較的動きがよかったのは、国土交通省です。「都市再生・

まちづくり」は、容積率の緩和など一番動いています。このように、簡単には動いていない側と動いている側で差があります。

さてその後、この話はどうなったか。東京特区の中は外国人医師の診察を解禁すればいいと言って、どうなったか。2014年の1年間、延々と議論して決まったことは、都内4カ所の病院で数名の外国人医師が診療できる。なおかつ、二国間協定を結んだアメリカ、イギリス、フランス、シンガポールの医師だけ。これで終わりました。岩盤規制がいかに強いものであるかがわかります。いくら国際競争力が欲しいと自治体があっても、実際は動かない典型例です。

そもそもアベノミクスで一番動いていないのは第3の矢で、他にもたくさんの方が止まっています。オリンピックを契機に一変することの象徴であった外国人医師については、あまりうまくいっていません。

いくつかの分野は細かく動いています。最も動いているのは国土交通省の管轄部分です。特に東京都は国際金融都市構想を公表し、都市開発をしたいと言っています。実際に東京は、本日の会場であるこのイイノホールも含め、どんどん変わっています。首都圏、特に東京都心は、重要なことがいくつも同時進行的に起きています。

現在は都心回帰が起きていて、都心の開発が進んでいるのは東京だけではありません。ロンドンでもニューヨークでも、同時進行でさまざまなことをしています。

しかし、都心の全域で開発が進んでいるのは世界に例がありません。我々は当たり前とっていますが、世界の他の国と比較すると、東京は驚くべきレベルで、いたるところ同時進行で動いています。こんな都市は世界のどこにもありません。

後ほど紹介しますが、ロンドンではキングス・クロス、ニューヨークではハドソン・ヤーズで都市開発をしています。しかしそれは都心の中では部分的です。

## 東京の将来予測 —人口、気温、降水量が変化

こうした中で、この先、東京はどう変わるかを話していきます。東京にもさまざまな問題があります。例えば人口予測です。東京でもさすがに、2020年代の後半には人口が減少し始めます。悩ましいのは、世界主要都市の人口予測を見ると、人口が減っていくかもしれないのは、2020年代後半に減り始めるだろう東京と、既に人口減少が始まっているソウルだけということです。ロンドン、ニューヨーク、香港、シンガポールなど、ライバルとなる他の都市は人口が増えていきます。東京はこれから10年経つと、ロンドンやニューヨークとは違う人口減少が起きます。これがどうなるかがポイントです。

次に気温の将来予測です。日本でも最近、かなり気温がおかしいですが、ヨーロッパではもっと深刻で、熱波が吹き荒れています。今世紀末(2076~2095)の日本の年平均気温は、20世紀末(1980~1999)と比較して全国平均で4.5℃、

東日本太平洋側で4.3℃上昇すると見込まれています。

それから、降雨の将来予測。今世紀末には、20世紀末と比較して、1時間に50mm以上の短時間強雨の発生回数は2倍以上になると予想されています。

要するに、今までとは違う自然現象が起きます。ですから当然、インフラもそれに対応する新しい局面が待っています。

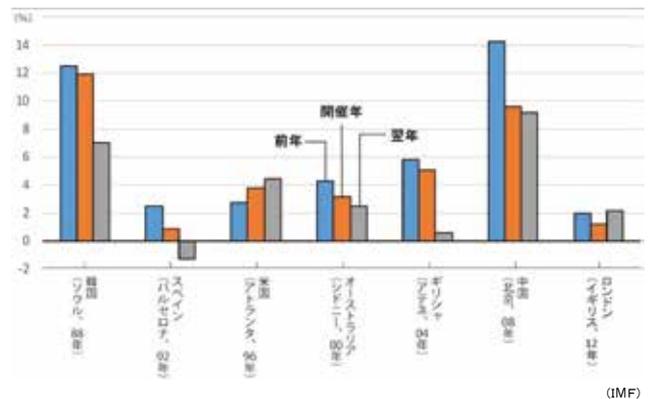
その様な中、道路建設は淡々と頑張っています。三環状道路の整備には時間がかかっていますが、オリンピックの開催年度(2020年度)にはほぼ9割が完成する予定です。その一方で、先ほど述べたように老朽化も進みます。既に現在、首都高速の総延長の5割近くが、開通から30年以上経過しています。特に横羽線は前回の東京オリンピック開催(1964年)に向けてつくりましたから、刻々と劣化しています。

## オリンピック開催は景気にどう影響するか

ここで、オリンピック(東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会)の話題に移ります。2020年7月24日の開会まで、あと2年と1カ月ほど(2018年7月6日講演当時)になりました。

「オリンピックをやると不景気になる。だから無駄金を使うな」との批判がよくあがります。この批判はどのくらい正当なのでしょう。オリンピックが来ると景気が悪くなるというのは、半分本当で半分うそです。これは、データが示しています。資料-9を参照ください。

五輪前後の開催国の成長率



資料-9 オリンピック前後の開催国の成長率

これは、過去にオリンピックを開催したソウル、バルセロナ、アトランタ、シドニー、アテネ、北京、ロンドンの、開催前後の成長率です。このうち、ソウル、バルセロナ、シドニー、アテネ、北京では、開催翌年に景気がガンと落ちています。しかし例外として、アトランタとロンドンには上がっています。

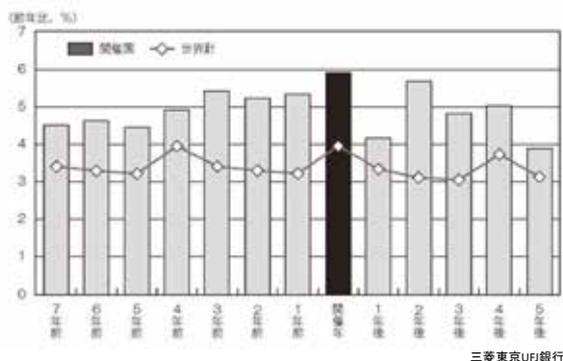
理由は非常に簡単です。オリンピック開催に向けて無理やりお金をつぎ込むと、翌年に反動がきます。東京も前回のオリンピックのときには、当時の1兆円、現在に換算すると30兆円相当を使っています。そのため、翌年に大変な不景気になりま

した。

ところが、ロンドンがいい例で、開催費用が1兆～2兆円程度です。先進国の都市はもうできあがっているので、あまりお金を使いません。弱点を補えばいい段階なので、無理をする必要がなく、翌年から力が上がるわけです。今回の東京は既に予算が2兆円か3兆円になっていますが、発展段階にある都市での投資に比べれば低レベルです。

もう少し踏み込んで話します。資料-10は、オリンピック開催前後の実質GDP成長率の変化です。

夏季五輪開催前後の実質GDP成長率の変化  
(東京五輪以降～の各国平均)



資料-10 オリンピック開催前後の実質GDP成長率の変化

棒グラフが、オリンピック開催国の動向、折れ線が世界の合計です。開催国は、開催翌年は確かにGDPが下がりますが、2年後には上がっています。開催していない国は横ばいです。結論から言えば、オリンピックを開催すると、経済がよくなります。「オリンピックで無駄金ばかり使って」と言う人に対しては、「このことをあなたは知っていますか」と聞いていただきたい。必ず何かの影響があると思います。

## 東京の人口は今後も増えていくと予測

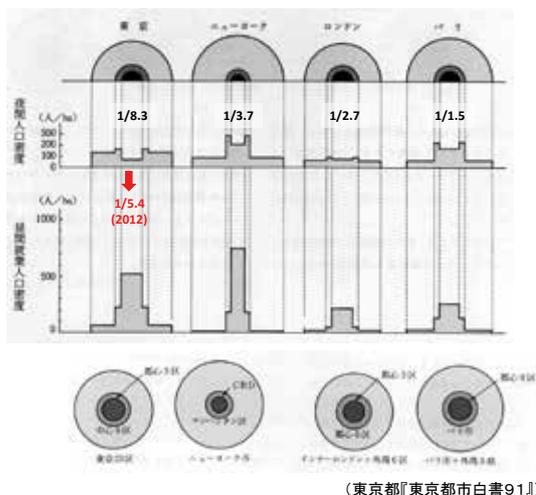
東京に話を戻します。東京の状況は、先ほど述べたように人口減少が懸念されます。国立社会保障・人口問題研究所が発表した中位推計データでは、2015年前後から東京圏の人口が減少するとされています。しかし、ここが出すデータは弱気で、恐らく東京も東京圏も、人口はまだ増えると私は思っています。どこまで増えるかはまだわかりませんが、東京の人口推計は、たいてい当たらないものです。

例として、1998年当時に向こう50年間の人口推移を予測した東京都の資料があります。4つのケースで予測した結果、一番人口が増えるケースでも、2018年時点で1,250万人でした。しかし現在、東京都の人口は1,360万人超です。

人口はもう頭打ちだと東京都は言っていますが、私は疑っていて、まだ増えると思っています。それはなぜか。人口推計は、過去のさまざまなものをトレンドで追って延ばすものです。すると過去にないことが起きていたら、この推計方法は使えません。

東京の人口が増えていく根拠として、資料-11をご覧ください。

## 4大都市の昼夜間人口密度(1990)



資料-11 4大都市の昼夜間人口密度

これは1990年のデータで、『東京都市白書』第1回のとりまとめで私がアドバイザーを務めたときにつくりました。世界4大都市の、昼間と夜間の人口比を示しています。

東京の都心3区、8区、23区に似た場所を、ニューヨーク、ロンドン、パリで選びました。

東京都心3区の昼夜の人口比は、夜間1に対して昼間8.3でした。これは重要なことで、我々、都市計画分野の人間は、とにかく都心を更新して、人は郊外へと思って取り組んできました。その結果、昼間の人口が夜間の8.3倍になりました。

ところが、東京都心3区と同じような場所を見ると、マンハッタン南半分でも3.7倍で、ロンドン都心3区は2.7倍。パリ都心9区に至っては1.5倍です。パリは建物高さは8階建てまで、3階から上はアパートにする法律があるため、当たり前都心に人が住んでいます。都心に人が住んでいるのが実は世界の常識かもしれませんが、東京が非常識だったわけです。

今は東京の都心回帰が進み、2014年には8.3倍が5.4倍になっています。それでもまだマンハッタンの3.7倍より高い。これからどうなるか。私は都心に住む人はまだ増えると思っています。

なぜかと言うと、現在、東京、ニューヨーク、ロンドンにて同時進行で都心回帰が起きています。しかしニューヨークもロンドンも、都心の住宅価格が上がっているため、都心に帰って来られるのは金持ちだけで、中流階級が少なくなるという問題が起きています。

ところが、東京は現在、都心3区はともかく、それ以外の周辺区では住宅の価格が高くありません。サラリーマンの年収の5倍に収まっています。理由はとても簡単で、昼間人口との差がポイントです。東京の都市構造は昼間人口を前提にインフラを整備しています。それを夜間は使っていないから、新たに住宅を供給しても、インフラ整備にお金がかかりません。水はお風呂を使うため若干かかりますが、それでもまだ大丈夫で

す。要するに、このパターンがまだ続くに違はなく、数字上は東京の人口が100万、200万は増えてもおかしくありません。

### 都心の人口増を予測して「首都圏メガロポリス構想」を策定

ただ、物事にはどこかで必ず違う問題が出てきます。今なら例えば、東京の臨海部である豊洲や勝どきでの、朝晩のラッシュアワーの状況です。都心に人が帰ってくることを前提にした都市構造になっていないため、さまざまな問題が起きています。それでも、マンハッタンの昼夜間人口比に近づくとすれば、東京はあと100万人は増えます。ですから、人口増はもう止まると考えるのは間違っていると私は思います。

こうなることを予想して、東京都では2001年に「東京の新しい都市づくりビジョン」を策定し、その中で「首都圏メガロポリス構想」を打ち出しました。これに私もコアメンバーとして参加しています。(資料-12)

#### 首都圏メガロポリス構想



資料-12 首都圏メガロポリス構想 (出典：東京都)

(※首都圏メガロポリス：七都県市(埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・横浜市・川崎市・千葉市)のおおむね首都圏中央連絡道路に囲まれた区域。イギリス一國に匹敵する生産力を持つ世界最大の都市圏)

この構想では、それまでの都心の定義であった3区を都心9区に広げ、これをセンターコアと名づけました。このエリアでは規制緩和を行い土地利用の需要の増加を受け入れることを目指し、さらに東京湾ウォーターフロント都市軸を形成して、ここで国際競争力の強化を図ることを決めました。

東京都は2009年に行政版を改定(「東京の都市づくりビジョン(改定)」)し、2017年にもう一度新しいビジョン(「都市づくりのランドデザイン」)をつくりましたが、構想の基本は変わりません。ただし、業務核都市の育成はうまくいかずに、人がどんどん都心に集まっています。都心に人が集まるのは世界共通で、都心はまだまだ肥大します。

東京の都心では多くのエリアが拠点化し始めたため、当初使っていた「副都心」という言葉を、実は行政版からは消しました。東京メトロが「副都心線」として使っているのですが、そもそも都心、副都心と言うのはおかしくて、東京中が拠点だらけなのが今の状況です。

### 前回のオリンピックでは東京の都市構造が変わった

さて、この話の延長上にあるのが、オリンピックで東京の都市構造が変わるのかどうかです。

前回の東京オリンピックでは確かに変わりました。モータリゼーションに合わせるためにさまざまな基盤やインフラをつくりました。国際化が進む中でニューオータニやオークラなどのホテルもできました。当時はオリンピックを名目にお金を使いましたが、使ったお金の8割以上はオリンピック以外の目的でした。すなわち東海道新幹線の整備など、実にさまざまなことを実施しました。ガードマンなど新しい産業も、東京オリンピックの産物です。IBMがオリンピックのために開発した水泳競技場でのゴールインタッチでの瞬時計測ソフトは、後に銀行のATMの仕組みに生かされました。

インフラでは、首都高速が最も有名です。ただ、オリンピック開催時にできあがったのは、計画の72kmのうち31kmだけでした。羽田空港から都心、都心から選手村、そして代々木の競技場までです。しかし重要なのは、日本の政策は一たび実行化すれば、先へ先へと進むことです。首都高はその後整備が進み、今では300kmを越えています。オリンピックを契機に始まったことが重要なのです。

評判の悪い日本橋の上の高架橋も、オリンピック開催時に架けられました。

一般道はどうでしょうか。玉川通り(都心部は青山通り)が特に整備されました。理由は簡単で、オリンピックの競技場となる馬事公苑と駒沢競技場が沿道にあったから。中でも青山通りは、従来の東京にはなかった欧米型の都市空間を創出しました。これが、その後の東京がガラリと変わる契機になりました。

さらに、環状7号線(環七通り)の西側がたった5年で完成しました。これは埼玉県戸田市に競艇場が、朝霞市に射撃場があったからで、オリンピックのためにつくりました。これが5年でできた理由は、日本で初めて土地収用法を使ったからです。普段なら土地収用法を使うと大騒ぎになりますが、とにかくオリンピック、反対するのが悪いという時代ですから、通ってしまった。オリンピックの効果は絶大なわけです。

その後、この土地収用法を成田空港のために使おうとしたら失敗しました。普段は使えないわけです。私は東京都の土地利用事業認定審議会の委員を務めていますが、今は呼ばれません。ほとんど使うことがないからです。オリンピックのときに、いかに劇的に効果があったかがわかります。

## 新虎通りがかつての青山通りと同じ オリンピック道路に

さて、今回もオリンピックが開催されるとみんな喜んでいますが、このようなビッグイベントは、たいてい若者層はしらけて乗らないものですが、今回は例外です。いろいろ調べてわかったのは、今の若者世代は、生まれてからいいことがなかったと感じています。学級崩壊やゆとり教育などで文部科学省を恨むような時代の人達が、初めてのビッグイベントで盛り上がっている。

ところが東京都は、オリンピックが来ると思っていなかったため、何もしていませんでした。しかし偶然、環状2号線の延伸が進んでいました。資料-13を参照ください。

### 環状2号線の延伸



資料-13 環状2号線の延伸

環状2号線の延伸区間は、2014年3月に虎ノ門—新橋間(新虎通り)が開通しています。この新虎通りは、偶然のことながら、前回の青山通りと同じ、オリンピック道路です。環状2号線は有明から晴海の選手村を通過して、新虎通りにつながります。オリンピック組織委員会も現在虎ノ門ヒルズにあり、新虎通りが前回の青山通りにあたる偶然が起きています。

新虎通りは通常の道路に比べて歩道幅員が倍の約16mあり、歩行者空間が非常にゆったりしています。そして地下に幹線道路が通って地上に車が少なくなります。今の知事は言っていますが、前の知事は「東京のシャンゼリゼ通りだ」と言いました。パリのシャンゼリゼ通りを知っている人には、どういうことか、わかると思います。

シャンゼリゼ通りは道幅が95～98mあります。歩道の幅が片側25mあり、そこにダブルで街路樹が植わります。車道は片側5車線。スロープを通過して降りる地下に駐車場があるため、路上に違法駐車がありません。なおかつ、高さ8階建ての両側のファサードの、1階と2階には世界のトップブラ

ンドのテナントが入っています。

新虎通りがシャンゼリゼ通りになるかと言われると、無理があります。ただ、「おやしシャンゼリゼ、みたいな、何かにはなるとおもわれます。問題は沿道の建物に高さを含めて規制をかけていないことで、建物が勝手に建ち始めています。これがどうなるかはまだわかりませんが、何か起きることは確かです。

## 進行中のプロジェクトが完成した 2026年頃の東京都心の姿

オリンピックを契機にこれから東京は、恐らく10年ぐらいのタームで変わっていきます。

東京都心における現在進行形の都市開発プロジェクトがすべて完成したらどうなるか、その映像「TOKYO2025—REAL」をこれから映します。対象は、東京駅周辺の大手町・丸の内・有楽町エリアと日本橋・八重洲・京橋エリア、虎ノ門・六本木エリア、渋谷エリア、晴海・豊洲などの臨海エリアです。

現在発表されているこれらの計画は、ほとんどが実行されています。これらが完成したら、東京の未来はどうなるかを語ります。東京の都心が、考えたこともないものになります。これは我々が知っておくべきテーマです。

資料-14は、大手町・丸の内・有楽町(以降、大丸有と表記)エリアです。

東京駅は、世界でも珍しく大都市の真ん中にあります。駅の西側も東側も、何かを実行すれば絶対成功するエリアです。そのため、現在ビルがどんどん建っています。

色がついているのが新しいビルです。中央の高い建物が常盤橋の390mタワー。八重洲側ではこれから10年間でビルの数が倍になります。大丸有側は、もうすぐ完成です。この駅の両側は絶対に失敗しません。しかも近くに皇居があります。

### 大手町・丸の内・有楽町エリア



資料-14 大手町・丸の内・有楽町エリア  
(出典：森記念財団)

皇居の南側の虎ノ門・六本木エリアでも、ビルの建て替えが進んでいます。(資料-15)

大丸有エリアほどではありませんが、それに近い規模のものができて、一気に変わってきます。大丸有エリアと虎ノ門・六本木エリアの2つの拠点ができます。

虎ノ門ヒルズの一帯もたくさんのビルができて、ビル街に変わっていきます。かつては都心の外れだったこの一帯が、もう一度、脚光を浴びてきます。先ほど述べた新虎通りの周辺は、所有者が多様な古いビルで細分化されているため、何か変わるのではと思いますが、今後の展開に委ねられています。

#### 虎ノ門・六本木エリア

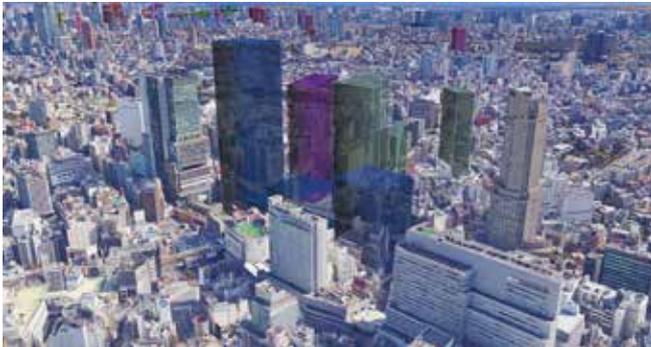


資料-15 虎ノ門・六本木エリア  
(出典：森記念財団)

ターミナルで最も変わるのが渋谷です。(資料-16)

現在は2棟しかない超高層ビルの中に6棟の建物ができ、駅の近くが大幅に変わります。現在、駅構内も変えていますから、新宿とはまったく違う展開が起きます。新しいターミナルとして渋谷がどう変わるか。渋谷駅周辺の開発は東急が進めているのですが、東急にしても渋谷がどう変わるかわからないほどのことが起きている状況です。

#### 渋谷エリア



資料-16 渋谷エリア  
(出典：森記念財団)

#### 臨海エリア



資料-17 臨海エリア  
(出典：森記念財団)

最後は臨海エリアです。(資料-17)

豊洲市場と、オリンピックの会場になる有明地区があり、さらに晴海地区に選手村ができます。この3つのポイントが、これから変わってきます。このエリアの課題は、交通ネットワークが弱いことです。オリンピック後にも2棟の超高層ビルができ、一般分譲される予定です。

これらが2026～2027年の、東京の都心の姿です。

### 複数の大手デベロッパーが各エリアを集中的に開発

この話をもう1回おさらいします。

まず10年後には、東京駅の日本橋口側の常盤橋街区に、超高層ビルが建ちます。そして八重洲口側も一気に変わってきます。(資料-18)

#### 常盤橋街区再開発プロジェクト



資料-18 常盤橋街区再開発プロジェクト  
(出典：三菱地所)

この常盤橋街区再開発プロジェクトは非常にスケールが大きく、建物の量は六本木ヒルズのメインタワー2棟分ぐらいがここで供給されます。東京駅前にたくさんの供給が行われ、さらにそこに巨大な広場が発生します。イベントを開催すれば、すごいことになるでしょう。

開発しているのは三菱地所です。三菱地所は東京駅の周辺に土地を持っていますから、絶対に負けられない、最たる勝ち組でありながら、さらに世界に例を見ないプロジェクトを始めています。このプロジェクトは既に着工しています。

日本橋エリアは、主に三井不動産が開発しています。(資料-19、次ページ)

おもしろいのは、歴史を復活させていることです。「COREDO 室町」の隣に神社を再建し、江戸の町並みを復活させました。さらに、15～20年後に日本橋の上の首都高速がなくなれば、まず日本橋をきれいにして、30年後には江戸



資料-19 日本橋エリア  
(出典：三井不動産)

時代の木造の日本橋を隣に架ける。これを本気で計画しています。そのときにはちょうど大川端（隅田川の下流右岸一帯。江戸時代からの行楽地）が復活して、江戸時代の風景に戻る予定です。

これに取り組んでいるのは、このエリアが三井の発祥の地からです。東京はこれようにおもしろく、テリトリーごとに責任を持つと言うか、集中して頑張る大手デベロッパーがいて、街をつくっています。それらが競い合っている状況になっています。恐らく 30 年後には、日本橋は歴史を戻した町として世界で最も有名になると予想されます。

虎ノ門エリアは、現在は虎ノ門ヒルズしかありません。しかしオリンピック前後にビルが増えていきます。(資料-20)

### 虎ノ門・愛宕エリア



資料-20 虎ノ門・愛宕エリア  
(出典：森ビル)

2 棟はオリンピック前に完成し、もう 1 棟は 2023 年頃（2022 年度竣工目標）に完成します。虎ノ門一帯は新しいゾーンになり、何もなかったところに何かができます。日比谷線の新駅やバスターミナルもできる予定で、ここが出発地となる、都心の新しい拠点ができます。

最後に渋谷エリアです。現在、渋谷駅周辺には、高層ビルは

ヒカリエとセルリアンタワーしかありません。ここで複数のプロジェクトが進行中で、ほとんどに東急が絡んで、開発しています。2026～2027年にすべて完成する予定です。

私は渋谷区の基本構想等審議会の会長をしていました、それでも、渋谷がこの先どうなるかがわかりません。わかっているのは、Google が渋谷に戻り、恐らく情報産業が集積してくること。あとは、そもそも盛んだったファッション産業がさらに活発化するでしょう。

このプロジェクトは駅至近なので、どう考えても失敗はしないでしょう。先ほどの東京駅と同じです。

また、現在、暗渠になっている渋谷川を復活して歩行者空間をつくるプロジェクトもあり、新しい姿が渋谷に現れます。(資料-21)

新宿はかなりの飽和状態ですが、渋谷はまだこれから可能性があると思います。

### 渋谷駅南街区プロジェクト



資料-21 渋谷駅南街区プロジェクト  
(出典：東急電鉄)

### 田町・品川間の開発は 東京の都市構造を変える

もう 1 つ、品川車両基地開発も重要です。JR の田町駅ー品川駅間にあり、上野東京ラインができて東京北部の車両基地に車両が移ったために用地が空きました。この再開発をどうするか。ただし、ここは JR 東日本が単独で持っている土地です。また、用地の東側がどうなるかにもよります。

今わかっていることは、2 年後の 2020 年に、ここに新駅ができます。田町駅から約 1.3km、品川駅から約 0.9km 付近に、山手線と京浜東北線の線路を西側にずらして駅ができると発表されています。ただ、これからどう開発するかは、発表されていません（講演時点）。少なくとも用地を何とかすることはわかりますが、周囲へどう広がっていくか見えません。

ここから羽田空港までは 10 分ほど。さらに新駅からはリニア中央新幹線が発着するので、交通の結節点として、ここは非常に重要な場所です。この開発に力を入れると、東京の都心の

都市構造が変わりますが、JR 東日本は今のところ開発計画を何も発表していません(講演時点)。もし民間がここを受け持っていたら、相当なことになると思われます。今はまだ都市構造に影響はないとは考えられますが、先はわかりません。

ただ、この場所にも唯一、弱点があります。羽田空港に近いので、高層ビルに高さの制限がかかっていることです。超高層ビルは、高さが抑えられます。

しかし、用地周辺がどう変わるかで、化ける可能性がある場所です。私がこの本(『山手線に新駅ができる本当の理由』[2012年 メディアファクトリー新書])を書いたのが2012年です。その影響で周辺の地価は倍に上がっていますが、要はポテンシャルが高い。ただし、どういう開発になるかは、既存の都心との関係から、非常に微妙です。都心には既に開発が進む東京駅周辺、日本橋、六本木、虎ノ門があり、その手前にこの場所があります。そのため、どうなるかは非常に興味深く、重要なテーマです。

### 中央区はオリンピック後も人口が増えていく

臨海エリアでは、オリンピックの選手村をつくっていますが、これはオリンピック後に販売されます。IOCの規定で、一定以上の高さの建物をつくってはいけないため、今回は12~13階までで、超高層ではありません。これでは分譲できないと言うので、オリンピック後には民間開発で新たに2棟の超高層を建て、これをセットで売り出します。これにより中央区は人口が1万人増えます。都心回帰で最も人口が伸びるのが中央区で、これから10~20年は増えていきます。これは1つの象徴と言えます。

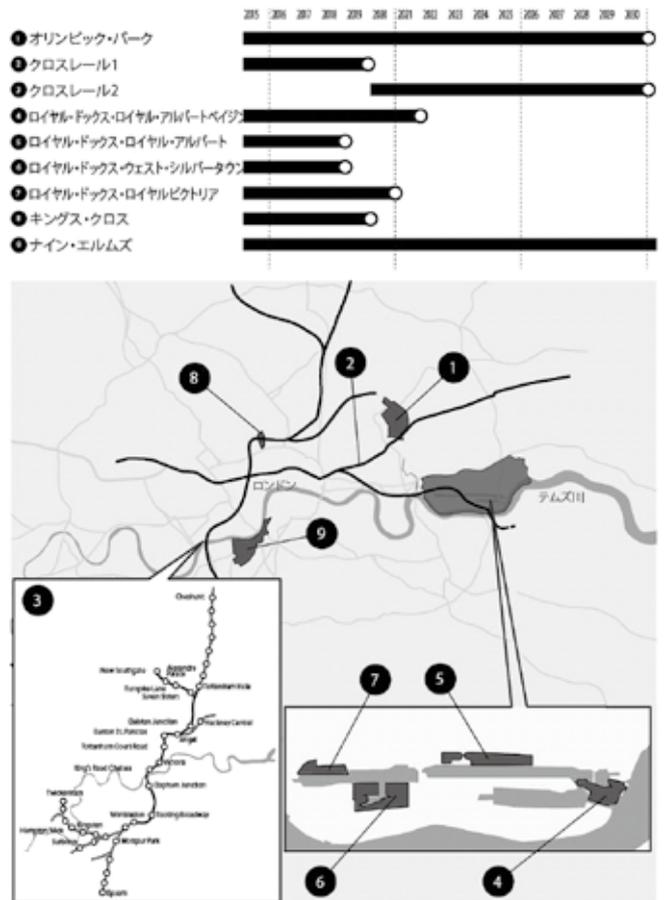
問題は、交通機関がどうなるか。環状2号線の整備が遅れているため、BRT (Bus rapid transit:バス高速輸送システム)を通すかどうかなど、さまざまなタイミングが絡んで非常に悩ましい状況になっています。

### ロンドンの都市開発は東部が中心に

ここでロンドンの例を紹介します。資料-22をご覧ください。中央を流れるのがテムズ川。その北岸にシティやウェストミンスターなどのエリアがあります。

現在は、地図上に色を塗ったエリアで開発を進めています。キングス・クロスや、火力発電所の跡地であるナイン・エルムス、あとは東側のクイーン・エリザベス・オリンピック・パーク(QEOP)や、ドックランド・ヤードとロイヤル・ドックなどです。

先ほど述べたように、東京では都心の各所で開発を進めていますが、ロンドンではもう都心にはつくれず、都心での開発は本当に微々たるものです。ナイン・エルムスだけが唯一、都心



資料-22 ロンドンの都市開発  
(出典：森記念財団)

での開発エリアです。

2012年のロンドンオリンピックでは、ロンドンで最も荒れた貧困地域の1つであったストラトフォード地区を開発することでオリンピックは開催され、今では質の高い居住環境の整備につながっています。それが今、生きています。キャナリー・ワーフ(ロンドン東部の大規模再開発地域)は開発が終わり、今はさらに東のロイヤル・ドックの開発が進んでいます。このような拠点をつくるのが開発の要で、結果的に拠点が広がっていく効果があります。

オリンピックを開催すると、何が起きるか。ロンドンでは、ストラトフォード地区が開発されました。地区内にあるクイーン・エリザベス・オリンピック・パークは、オリンピック以前は川も森も汚れ放題のごみ捨て場でした。そこに選手村をつくり、今ではきれいな川が流れ、森が整備されています。

東側のロイヤル・ドックは、未開発の更地が多いため、現在、懸命に開発を進められています。ここには飛行場もあります。

都心近くで開発をしているのはキングス・クロスです。先ほど日本橋を紹介しましたが、ここでも歴史を戻す作業をしています。

キングス・クロス駅周辺では、幹線鉄道の発着所となる場所をすべて開発し、2つの駅舎を建て替えました。かなり立派な建物で、日本では考えられませんが、周囲の建物との関係で高さを12階建てに抑えています。

また、このエリアには歴史的建造物がたくさんあり、それらを残す開発をしています。例えば、新しいビルを建てる時、昔からそこにある倉庫をそのままにするなど、何かしらの歴史を残します。発電所のエリアを開発する際も、歴史的建造物の煙突を残しています。歴史を回復する作業は世界的に流行となっています。

それからロンドンで有名なのが、もうすぐ開通する新しい地下鉄の開発です。クロスレールと言います。ロイヤル・ドックやキャナリー・ワフなど、ロンドン東部の新しい開発エリアとシティ、さらに西のヒースロー空港までつなぎます。

東京では、東京メトロは特にそうですが、もう地下鉄をつくりません。しかしそれは間違っていて、ロンドンでもつくっているように、都市構造の変化に対してインフラ整備をしなければいけません。

外れのほうを開発しています。

他に地下鉄を1本、2番街に通す予定がありますが、開発は少しずつという感じです。東京の開発がいかによいのか、世界の中で東京がいかによいかわかりません。

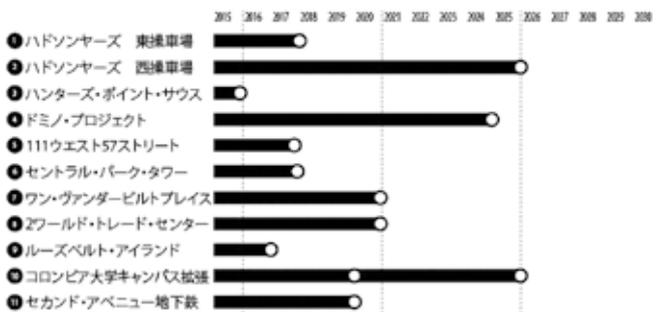
ハドソン・ヤーズでは新しい中心街をつくっていて、いずれ新しい摩天楼が出現します。日本では三井不動産が参画しています。

他は、ハンターズ・ポイントやドミノ・シュガー・リファイナリーなどの工場跡地を開発していますが、規模は小さいです。また、ここにも地下鉄を1本通す予定があります。

ロンドンとニューヨークの現在の主要な事業を見ると、東京がいかによいかわかりません。この10年間でもそうですが、我々は実はその先を考えています。

## マンハッタンの都市開発も中心から外れたエリアに

ニューヨークのマンハッタンについても話します。資料-23を参照ください。



資料-23 マンハッタンの都市開発  
(出典：森記念財団)

マンハッタンにも開発できる場所がありません。今、一番動きがあるのはハドソン・ヤーズです。マンハッタンの中心は5番街ですが、その辺りはあまり場所がなく、要するに

## 「TOKYO2035」とイノベティブ・シティ・フォーラム

森記念財団都市戦略研究所では、理事である私が責任者として「TOKYO2035」というプロジェクトを数年前から計画し、東京の20年先がどうなるかを考えてきています。

このプロジェクトは、2013年から毎年10月に六本木で開催されているイノベティブ・シティ・フォーラムの都市セッションのなかで発表をしています。

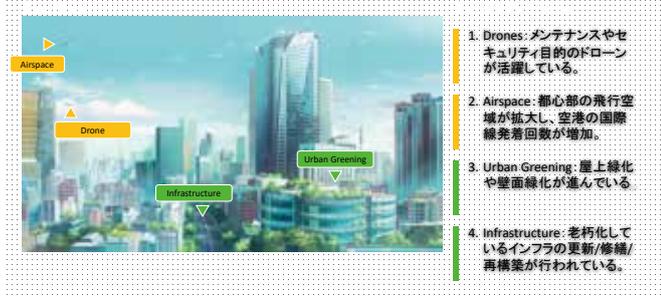
2013年は「都心の創造戦略」について、シンガポール、ソウル、香港からキーパーソンを招いて話をしてもらいました。2014年は、「2025年グローバル都市のヴィジョンを描く」をテーマに、ニューヨーク、ロンドン、パリから代表的な都市計画家、建築家を招きました。先ほど触れたロンドン都心のキングス・クロス開発の責任者も招きました。2015年には、最近ではエリアマネジメントが非常に重要になってきたので、「都市開発 × エリア・マネジメント」をテーマに、ニューヨークのタイムズ・スクエアやその近隣公園の運営実施者などを招きました。

そして2016年には、東京はどうなるのかの議論をしました。これには我々都市計画分野の人間だけではなく、テクノロジー系、情報系、コンテンツ系、などさまざまな分野の人達に語ってもらいました。皆さん将来についてそれを考えていますが、それを都市を軸として束ねている人がいません。それならば我々が束ねればよいことがわかり、それを実行に移すことにしました。テーマは「FUTURE LIVING」「FUTURE WORK」「FUTURE MOBILITY」「FUTURE CITY」の4つです。

ここで描いた未来像では、例えばシェアリング・エコノミーやロボットによる代替労働、無人運転などが始まっています。これらにより、当然、都市は変わっていきます。それを前提として、さまざまな要素を入れ込んだアニメーションムービーをつくりました。それをこれからお見せします。冒頭は、既に首都高速がなくなった六本木から始まります。

## アニメーションで描いた20年後の東京の姿

この短い動画には、未来のさまざまな姿が含まれています。未来のリビング、ワーク、モビリティ、エンターテインメント、都市空間などをすべて入れ込んでいます。その説明をしていきます。



資料-24 未来の都市空間  
(出典：森記念財団)



こちらの QR コードを読み取るとアニメ映像をご覧いただけます。再利用、複製、再配布等は固くお断りいたします。

冒頭は、未来の都市空間です。空にはドローンと飛行機が飛んでいます。20年後にドローンがどのくらい普及するかわかりませんが、相当な数が空を飛ぶでしょう。それから飛行区域が拡大して、東京の都心部にも飛行機が飛びます。空港の国際線発着回数も増加しています。屋上緑化や壁面緑化などにより都市緑化はさらに進むでしょう。さらに、首都高速はなくなり、老朽化したインフラの更新・修繕・再構築が行われます。また、ドローンには、メンテナンス用やセキュリティ用などさまざまな種類があり、目的別に使い分けられるようになります。

働く状況については、今、働き方改革が言われています。私も日本テレワーク学会の会長をしていたことがあり、さまざまな議論をしました。結論としては、技術的には相当の改革が可能ですが、法制度が対応していません。しかし、少しずつ進んでいくと思います。

先ほど人口減少について述べましたが、人口減少を補うものの1つにロボットがあります。このアニメーションでは人が少なく、ロボットが多くなっています。さまざまなロボットが存在し、状況が変わっていきます。

未来の家はどうなるか。おじさんのような外見のロボットや働きロボットなど、さまざまなロボットが行き来し、それぞれの働きで人々の活動を補佐します。

続いて、未来のモビリティはどうなるか。デザイナーの女性がタクシーを呼んで乗りこむシーンがあります。20年後には自動運転によりタクシーとバスから運転手がいなくなるのは間違いないと思います。自動運転車のシェアリング・エコノミーが発達して、タクシー配車はアプリを活用したオンデマンド型サービスが一般化しています。タクシーの中は多機能なセミプライベート空間として、好きなことができます。車のガラスウィ

ンドーが液晶ディスプレイになっている時代が、20年後には来ると思います。そのディスプレイを車内で見ながら相手と話すこともできるはずです。

また、路上の車の台数はおそらく少なくなります。ビッグデータやAIを使った車のコントロールで、道路渋滞は大幅に緩和されるでしょう。現実にも、東京では車の交通量が減ってきて、都心の駐車場が空いてきています。車は自動運転化していきますが、マニュアル車もなくなり、併存します。それから、屋上や壁面緑化、街路樹の増加により、緑被率はかなり高まります。

次のシーンでは、イベント会場の設営をしています。今は会場の設営にたくさんの人が必要ですが、未来ではあまりいらなくなります。空飛ぶドローンと地上のドローン、そしてロボットが作業を補います。この先、人口が3割減ったらどうなるか。働き方改革や女性の就業、外国人の雇用など、さまざまな解決策があります。その中に、ロボットが労働力の何割かを代替すると私は思っていて、このアニメーションではそのテーマを入れています。

また、何気ない背景で、日本人と外国人が通訳なしで普通に会話をしています。それが可能なのは、日本人は日本語、アメリカ人は英語を話しても、タイムラグなしで自動翻訳するデバイスをお互いに使っているからです。

## 歴史や伝統と現代文化が共存する都市空間に

続いて、2030年代の東京の都市空間を見ていきます。

主人公が腕にかけているリングに、10分後に雨が降る情報が表示されるシーンがあります。今後、IoT (Internet of Things) とウェアラブル端末は非常に進化し、多機能化していきます。

この進化を我々がつくる都市のインフラ側にどれくらい役立てるかです。先ほど述べましたが、今世紀末には短時間強雨の発生回数が倍になると言われ、雨に強い都市をつくる必要があります。瞬時に降るゲリラ豪雨と、長く降り続く豪雨、両方にどう応えるかです。都市内に多くの緑地帯をつくり、雨水を吸収させることなどが考えられます。

また、街区の再編やオープンスペースの集約化が進みます。公園の使い方も変わっていきます。世界では今、公園や役所のような公共空間を、一般の使用に提供することが流行しています。日本でもやっと始まりました。今後、公園の規制緩和と多機能化が進むと考えています。アイデアの1つとして、東京と地方が連携して、都心の公園で日本各地の魅力を発信することも考えられます。

それから、都市開発プロジェクトの面的な広がりが進みます。結局、いい建築、いい都市をつくれれば、都市空間の魅力は高まるわけです。これからの未来をにらんだつくり方が必要です。街の運営に必要なのがエリアマネジメントです。さまざまなエリアマ

ネジメントが水平展開され、賑わいのエリアが拡大します。

そして、歴史や伝統と現代文化を共存させた東京独自の街づくりが進展します。当然ながら、東京にはさまざまな歴史・文化があります。例えば虎ノ門エリアには緑豊かな愛宕神社があります。今回のTOKYO2035でも、この自然を生かした形で、どうするかを考えています。自然の力はこれからも絶対に重要です。

東京の特徴は、増上寺や寛永寺、不忍池、飛鳥山など、さまざまな江戸時代の遺産が残っていることです。(資料-25)



資料-25 東京に残る江戸時代の遺産  
(出典：森記念財団)

これらをどのように生かすか。1つには、愛宕神社のように、そのままの姿で残します。もう1つ紹介したいのは、麻布の古川です。唱歌「春の小川」のモデルとなった川として有名です。前回のオリンピック開催時に、この川の上に首都高速が架かり、景観は無残にも壊されました。今後の首都高速の架け替え、更新の中で、これをどうするかについて考えた結果、今回はこの水辺を復活します。

ロンドンもそうですが、水辺の復活は、開発の中で最優先になっています。いかにして水のクオリティを上げて、人が水辺で憩えるかが重要です。なぜかは知りませんが、ロンドンの川辺の計画は、段々になっていて、人々がそこに座ってみんな川を眺めるのですが、これはある種の人間と自然の触れ合いのパターンだと思っています。

### 「洗練されているけれど、 ちょっととがっている感じ」

続いては未来の店舗を描いています。仮想通貨が一定程度普及し、キャッシュレスの支払いが一般化します。また、非常に情報化が進み、そうすると生体認証が進むはず。するとものはクレジットカードは存在しなくなります。手のひらの血管の形で認証できますから、そうした生体認証による支払いが普及します。店舗でも従業員は少なく、ロボットが働きます。このように、店舗では仮想通貨や生体認証、ロボット労働などが中心になります。これは味気ないのではなく、さまざまなバリエーションが生まれると考えればよいと思います。

また、劇場などのライブ・エンターテインメントの集積エリア

が創出されます。今の東京では、屋外でのイベント開催は非常に厳しく、警察も含めてなかなか許可がありません。これは世界の流れとは逆で、世界はイベントに空間を積極的に提供しています。例えばウィーンでは、市役所の周りの広場全域を、一般の営業に使ってよいことにしています。その代わり、市にもお金が入るようになってきました。日本のように公共空間で私的営業を禁じる傾向は今、世界では変わってきています。



1. 3D Printing: 製造業やデザインの現場では3Dプリンターを広範囲に活用。

資料-26 縫製工場  
(出典：森記念財団)

あとは、バーチャル技術がどこまで進歩するか。このアニメーションの主人公はデザイナーですが、図面を引きません。空中に自分のアイデアを出していくと、それがすべてデータ化されます。そのデータを基に、3Dプリンターがすべてをつくる。3Dプリンターは今でも極めてレベルが高くなっていますから、未来では相当多くのことができるだろうと思います。

公共空間の利用については、エリアマネジメントも含めて、どのくらいの空間を使えるか。官民連携がこれからの重要なテーマになってきます。その利用の際に、ホログラムなどさまざまなバーチャル技術が使われるようになります。

最後に、屋内施設空間も変わります。オフィス空間は花や樹木などのリアルな自然に対するニーズが大きくなります。日常の会議はネットワークを介することが多くなります。それでもコミュニケーションとしてフェイス・トゥ・フェイスの重要性は失われません。

以上のようなことが、5分間のアニメーションの背後にありました。

この中の大きなテーマは「洗練されているけど、ちょっととがってる感じ」です。これが東京のこれからのテーマだと思います。このアニメーションの英語版では、「Sophisticated, but something edgy」という言葉を使っています。

要するに、今の東京に最もないのが、東京としての個性です。花の都パリ、あるいはミュージカルのニューヨークに比べ、東京はそういう言葉がない。これをどうつくるかが今後の作業です。高い都市の総合力と突き抜けたアイデンティティ。その創出が、これからの東京のテーマと考えています。

### 「世界の都市総合力ランキング」を 毎年10月に発表

ここからは、私が10年前から森記念財団都市戦略研究所で主宰している「世界の都市総合力ランキング」についてご紹介

します。現時点（2018年7月6日）では、2017年10月発表が最新版です。ここで東京はどうなっているかをご紹介します。

これは世界の4大ランキングの1つとして世界的に有名です。そうなった秘訣をお伝えします。私がランキングの調査を始めるとき、日本人が何かを言っても世界では聞いてもらえないと考えました。そこで、たまたま友人であったロンドン大学のピーター・ホール教授とコロンビア大学のサスキア・サッセン教授にお願いして、実行委員会に入ってもらいました。これによって、都市研究分野の世界的にすばらしい人達がたくさん参加したランキングとなりました。このフォーマットが重要で、注目が高くなり、「ピーター・ホールがやっているランキング」と認められるわけです。それが功を奏しました。

この組織はエグゼクティブ・コミッティー（実行委員会）とエキスパート・パートナー（有識者パートナー）、ピア・レビュー（第三者評価委員）、あとは私が主宰するワーキング・コミッティー（作業委員会）という階層になっています。（資料-27）

日本では政府のKPI（成果指標、重要業績指標）になっています。東京都は以前から「東京の地位を上げたい」「早く1番になりたい」と言っています。東京都の参考資料やパンフレットなどには、このランキングが毎年必ず掲載されています。

当初は35都市を対象として始めましたが、毎年増やして現在は44都市です。世界の主要都市がだいたい入っています。（資料-28）

それまで、ビジネスセンターや金融センターランキングはありましたが、都市の総合カランキングはありませんでした。これが初めてです。

ランキングの評価基準は、都市の主要な機能である「経済」「研究・開発」「文化・交流」「居住」「環境」「交通・アクセス」の6分野からなります。（資料-29）

**Executive Committee**  
実行委員長  
アンソニー・ホルムズ

**委員長**  
竹中 平慶  
Heizo Takenaka  
慶応大学 教授  
慶應義塾大学 名誉教授  
森記念財団都市戦略研究所 所長

**最高顧問**  
故・ピーター・ホール 氏  
Sir Peter Hall  
(1932-2014)  
ユニヴァーシティ・カレッジ・ロンドン  
教授

**委員**  
市川 宏雄  
Hiroo Ichikawa  
明治大学 名誉教授  
森記念財団 理事  
サスキア・サッセン  
Saskia Sassen  
コロンビア大学 教授  
ピーター・ネイカンブ  
Peter Nijkamp  
ティンベルゲン研究所 フェロー  
アダム・ゼンキエヴィチ 名誉教授

**Expert Partners**  
有識者パートナー  
調査の協力  
グローバル・アクターとしての  
国内外の有識者

**Peer Reviewers** 第三者評価委員  
ピア・レビュー  
アンドレス・ロドリゲス・ポセ  
Andrés Rodríguez-Pose  
ロンドン・スクール・オブ・エコノミクス 教授  
国際科学地域学委 前会長  
王才強(ヘン・チェ・キヤン)  
Chey Kiang Heng  
シンガポール国立大学 教授

**Working Committee**  
作業委員会  
・ランキングに關わる調査・分析  
・ランキング案の作成  
主宰 市川 宏雄  
メンバー  
一般財団法人森記念財団 都市戦略研究所  
株式会社三菱総合研究所

資料-27 ランキングの策定体制  
(出典：森記念財団)



GPCI-2017では新たにドバイ、フエンスアイレスの2都市を追加して44都市に。

資料-28 ランキングの対象都市  
(出典：森記念財団)

分界別ランキングの作成フロー

分野	指標グループ	No.	指標
経済	市場の規模	1	GDP
		2	1人あたりGDP
		3	GDP成長率
	市場の魅力	4	経済自由度
		5	証券取引所の株式時価総額
	経済集積	6	世界トップ500企業
		7	従業員数
	人的集積	8	事業所向けサービスの従業員数
		9	賃金水準
	ビジネス環境	10	優秀な人材確保の容易性
		11	1デスクあたりオフィス面積
	ビジネスの容易性	12	法人税率
		13	政治・経済・商標のリスク
研究・開発	研究集積	14	研究者数
		15	世界トップ200大学
	研究環境	16	数学・科学に関する学力
		17	研究者の受入態勢
	研究開発成果	18	研究開発費
19	産業財産権(特許)の登録数		
20	主要科学技術賞受賞者数		
21	研究者の交流機会		
文化・交流	交流・文化発信力	22	国際コンベンション開催件数
		23	世界的な文化イベント開催件数
		24	コンテンツ輸出額
	文化資源	25	アーティストの創作環境
		26	ユネスコ世界遺産(100km圏)
	集客施設	27	文化・歴史・伝統への接触機会
		28	劇場・コンサートホール数
	受入環境	29	美術館・博物館数
		30	スタジアム数
	外国人受入実績	31	ハイクラスホテル客室数
		32	ホテル総数
33		買物の魅力	
34		食の魅力	
35	外国人居住者数		
36	海外からの訪問者数		
37	留学生数		

分界別総合ランキング

分野	指標グループ	No.	指標
居住	就業環境	38	完全失業率
		39	総労働時間
	居住コスト	40	従業員の生活満足度
		41	賃貸住宅平均賃料
	安全・安心	42	物価水準
		43	人口あたりの殺人件数
	生活良好性	44	自然災害の経済的リスク
		45	平均寿命
	生活利便性	46	社会の自由度・公正さ・平等さ
		47	メンタルヘルス水準
エコロジー	48	人口あたりの医師数	
	49	ICT環境の充実度	
大気質	50	小売店舗の充実度	
	51	飲食店の充実度	
自然環境	52	ISO14001取得企業数	
	53	再生可能エネルギーの比率	
国際交通ネットワーク	54	リサイクル率	
	55	CO <sub>2</sub> 排出量	
交通インフラキャパシティ	56	SPM濃度	
	57	SO <sub>2</sub> 濃度・NO <sub>2</sub> 濃度	
都市内交通サービス	58	河川の水質	
	59	都心部の緑地状況	
交通利便性	60	気温の快適性	
	61	国際線直行便就都都市数	
62	国際貨物流通規模		
63	国内・国際線旅客数		
64	消走機本数		
65	公共交通(鉄道)の駅密度		
66	公共交通の充実・正確さ		
67	都心から国際空港までのアクセス時間		
68	通勤・通学の利便性		
69	人口あたり交通事故死亡者数		
70	タクシー運賃		

資料-29 ランキングの評価基準  
(出典：森記念財団)

各分野に複数の指標グループがあり、「経済」は6つ、「環境」は3つからなります。実はここで自動的に比重がかけられていて、「経済」は「環境」よりも倍ぐらいの比重になっています。

このランキングとちょうど同じ頃に、偶然、シカゴの経営コンサルティング会社・AT カーニーが似たことを始めていました。ですから、都市の総合力ランキングとしては、私達とATカーニーの2つがあります。しかし、私達のほうが既に有名になっています。自分で言うのもおかしいですが。

## ランキング 1位はロンドン 東京は2016年に3位に上昇

資料-30は2017年の総合ランキングトップ10です。1位ロンドン、2位ニューヨーク、3位東京、4位パリ、5位シンガポールになっています。トップ5までは抜き出ている、6位より下はずっと団子状態で、すぐに順位が変わります。



資料-30 総合ランキングトップ10  
(出典：森記念財団)

過去のスコアの推移を見ると、ニューヨークに次いで2位だったロンドンが2010年以降に上昇しどんどん上がり、2012年のオリンピック開催後にニューヨークを抜きました。ニューヨークは2012年以降、横ばいです。(資料-31)

東京は2013年にオリンピックが決まってから上がり始め、2016年にパリを抜いて3位になりました。2017年にはニューヨークに近づいています。ニューヨークはどうなるか。2017年にRPA (Regional Plan Association: ニューヨーク地域計画協会) が第4次都市計画をつくりました。私はそれにアドバイザーとして参加しましたが、何も新しいことがなく、やはりこのまま横ばいが続くと思います。東京が頑張れば、オリンピックの2020年頃に追いつけるかもしれません。

GPCI from 2008 to 2017



資料-31 過去10年間の推移  
(出典：森記念財団)

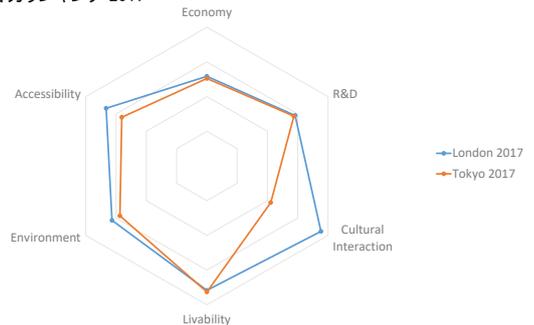
これは夢ではなく、あり得ると思います。

1位のロンドンは、先ほど述べたようにオリンピック開催前にニューヨークを抜きました。シンガポールは頑張っていますが、やはりトップ4には追いつかない。

東京はずっとパリを抜けなかったのが、オリンピック開催が決まった後、2016年にパリを抜きました。実はパリはその時期にテロがあってランキングが下がり、東京と完全に差がつかれました。東京はニューヨークに接近している状況です。

東京がどこまでいけるかはわかりませんが、東京とロンドンをレーダーチャートで比較してみましょう。(資料-32)

世界の都市総合力ランキング 2017



資料-32 東京とロンドンの比較①  
(出典：森記念財団)

ロンドンが優れているのは、アクセシビリティと文化・交流です。文化・交流はさすがに大英帝国からの蓄積がすごい。東京もこの2つが向上すると、ロンドンに近づける可能性があります。

東京の偏差値を見ると、偏差値50未満の弱点となる指標グループは、「市場の魅力」「居住コスト」「大気質」「国際交通ネットワーク」です。「市場の魅力」の中には、日本に来たくてもさまざまなバリアーがあっとうまういかなかったり、法人税が高いなどがあります。国際航空線の数が少ない「国際交通ネットワーク」も弱点です。他はだいたい偏差値50を超えています。

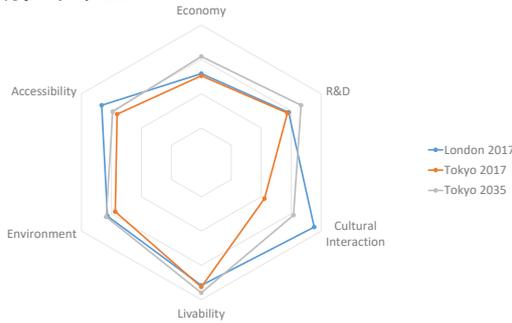
## それぞれの都市のイメージを ひと言で表す言葉を調査

このランキングはかなり前から有名になっていますが、上述の研究所で、昨年は違う調査もしました。CITY PARCEPTION





世界の都市総合ランキング 2035



資料-41 東京とロンドンの比較②  
(出典：森記念財団)

ですから、競争をするより、頑張ればいいのです。ただ、いろいろなことができるということです。

### 東京で計画されている交通アクセスの整備

さて、話をもう一度現実に戻します。今、東京で最大のテーマは交通アクセスの整備です。オリンピックに向けて、まず虎ノ門ヒルズの北側に日比谷線の新駅とバスターミナルが整備されます。(資料-42)

#### 虎ノ門ヒルズ北側開発(新駅、バスターミナル)



資料-42 虎ノ門ヒルズ北側開発  
(出典：東京都)

恐らく、これから東京で一番変わる場所はここと、品川周辺でしょう。その意味では、大きな変化には鉄道駅が必要です。日比谷線の新駅は、オリンピック開催時は暫定開業している予定です。

オリンピック関連で最もビッグなニュースとして、JR東日本が、東京駅と新宿駅から羽田空港までを地下で直結すると発表しました。(資料-43)

一昨日(2018年7月4日)の新聞にも載りましたが、当初は2025年の開通予定が、少し遅れて2028年になりました。10年後にこれが開通すると、東京駅から羽田空港までは18分となり、羽田空港は世界で最も都心に近い国際空港になります。これは、国際競争的には相当なビッグニュースです。早くつくってほしいものです。

この計画では、今は休止している貨物線の東京貨物ターミナ

### JRの羽田空港直結線(2028)



(日経ニュース2014年7月15日)

資料-43 JRの羽田空港直結線

ルから羽田空港までの地下を掘る予定です。しかし、予定地の地下に何があるかまったくわからずに始めました。スムーズにいけば、土木的には2028年の開通が可能ですが、この先も何があるかまだわかりません。

いずれにせよ、このプロジェクトは型破りなものです。なぜかと言うと、鉄道駅と空港はお互いに競争相手なので、これまで絶対に近づかなかったからです。駅と空港はどこも離れた場所にあります。ところが今回は、牙城である東京駅と羽田空港をつなぎます。それが可能なのは、JR東日本がつくるからです。JR東海ですと、東海道新幹線の客をとられるからおそらく簡単には作りません。JR東日本としては非常に有効で、東北新幹線で東京駅まで来た人が、そのまま羽田空港へ行けます。

あと、東京に欲しいのが地下鉄です。都心部と臨海部をつなぐ路線が必要ですが、計画が遅れています。今は案を出して交通審議会で決まった状況ですが、まだどうなるかわかりません。

### 東京オリンピックとその後に向けた展望

ここで、東京オリンピックとその後に向けた展開をまとめます。(資料-44)

#### 東京五輪とその後に向けた展開は

2020東京五輪は国家戦略特区に象徴される規制緩和が鍵

東京の主要プロジェクトが一通りの完成を見るのは2025年

2030年までにどこまで行き着くか~その時の国際競争力は?

資料-44 東京オリンピックとその後に向けた展開

2020年まであと2年で、国家戦略特区に象徴される規制緩和がどこまでいけるかが鍵ですが、あまり変わらない印象です。

その後、東京の主要なプロジェクトが完成するのが2025～2027年です。そこまでに完成させておくことが重要です。なぜなら、冒頭で述べたように、2030年以降の日本がどうなるかわからないからです。頑張れるのは2025～2027年までと考えています。

開発が進めば経済効果があるのは当然で、政府は都内の再開発計画が10兆円の経済効果を生み出すとの試算を公表しています。

難点は、東京の弱点である国際交通アクセスです。空港のアクセスと容量を拡大する必要があります。

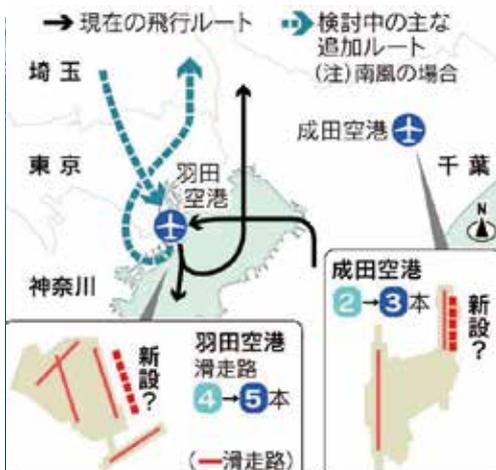
空港の機能強化にあたり、国土交通省の当初の計画では、羽田空港と成田空港を合わせた年間合計発着回数を75万回としていました。しかし、ニューヨークは118万回、ロンドン110万回で、とても足りません。

どうするのかと思っていたら、最近見直されて、2020年代後半に100万回まで上げることになりました。成田空港の第3滑走路が完成したらという条件付きですが、少し前向きになっています。(資料-45)



資料-45 空港処理能力の増加について

また、今話題を集めているのは、羽田空港の第5滑走路、成田空港の第3滑走路の新設と、羽田空港の飛行ルートの追加です。(資料-46)



資料 46 羽田空港の飛行ルート  
(出典：日本経済新聞)

羽田空港の飛行ルートの追加はこれから話が始まるころ

で、当然、周辺住民の合意が必要です。新しい飛行ルートは、都心の上を通ります。オリンピックまでに運航を開始する予定で、国土交通省は説明会の開催を始めています。「渋谷の上を飛行機が飛びます」との説明に、みんな驚いています。

羽田空港の第5滑走路は、C滑走路の東の沖側を埋め立てて整備する予定です。

問題は、横田空域（横田基地の米軍が管轄し、民間機が飛行できない空域）がどのくらい返還されるかです。また、東京港の航路の侵害などの問題もあります。

## 東京オリンピックで心配される外的危機要因

次に、東京オリンピックでの、外的危機要因についてです。心配かと問われれば心配です。

開催まであと2年ですが、テーマになるのは台風・水害対策、地震対策、熱暑対策、電力確保対策です。さらに新感染症やテロ対策、火山対策もあります。

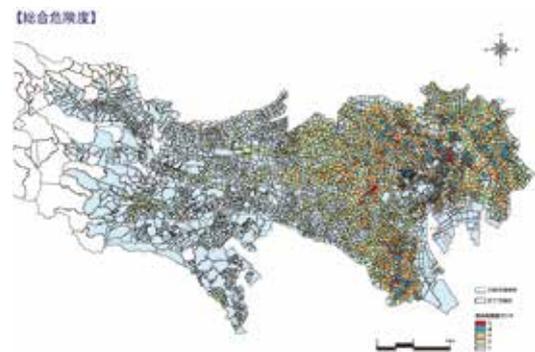
そもそもなぜ8月に開催するのは、アメリカのテレビ局の都合です。こんな一番暑いときに開催するなんてあり得ませんが、開催されます。夏なので、感染症が発生する危険は低いでしょう。

あと2年、地震が起きるかもしれませんし、さまざまなことが待っています。

地震は、簡単に言うと、大きいのは200年に1回しか起きません。1703年に元禄関東地震があり、1923年に関東大震災がありました。大きい地震は200年のインターバルがあり、その間にM7.3クラスがあると国が言っています。

首都直下地震の被害想定についてもさまざまな考えがあり、東京には危ない場所もありますが、大丈夫な場所もあります。ですから、私はそんなに心配はしてなくて、東京は相当強いと思っています。ただし、国土交通省が公表しているような、著しく危険な木造密集市街地が、依然として各所にあります。東京都は、地震で危ない場所をすべて公表しています。(資料-47)

## 東京都の危険度判定(総合危険度)



資料-47 東京都の危険度判定

また、先ほど述べたように、首都高速を含む老朽化が進んでいる社会資本ストックもあります。

他に、東京での問題としては、人・資金・情報が集まっているため、災害時の被害が甚大であること。非常に高度なインフラが整備されていて、災害後の復旧に莫大なコストと時間がかかること。それから、コミュニティーが崩壊した匿名性の高い社会のため、危機管理施策へ人を動員することが困難であったり、施策のコストが高いことです。

これらに加え、2011年の東日本大震災で起きた帰宅困難者が問題です。このときは都心に約80万人が残されました。これは次の大災害時にも恐らく起こり得るビッグテーマで、対策を考える必要があります。

## 終わりに・著書紹介

最後に、私の著書について紹介させていただきます。

今日の話で山手線について触れましたが、それをテーマにしたのが『山手線に新駅ができる本当の理由』[2012年 メディアファクトリー新書]です。リニア中央新幹線については『リニアが日本を改造する本当の理由』[2013年 メディアファクトリー新書]です。これは東京ではあまり売れていませんが、地方で、特に名古屋を中心に売れています。

東京と海外との話について著したのが『東京2025 ポスト五輪の都市戦略』[2015年 東洋経済新聞社]です。

今日は触れなかったテーマですが、『東京一極集中が日本を救う』[2015年 ディスカヴァー携書]も出しています。こういう本を出すと非常に怒られます。「そんなことを言うな」と言われていますが、この本は不思議なことに、地方で売っています。

地方創生が始まり、地方でこの本が売れる。ということは、地方の人は、「また何か言っているな」とわかっているわけです。「本当はどうなのか」と、これを読んでくれます。ということで、東京では売れなくて地方で売っています。別にこれは変な本ではなく、真実の話を真面目に書いています。

最近の本が、文化から東京を考えた『創発する都市東京 カルチュラル・ハブがつくる東京の未来』[2017年 都市出版]です。それから、総集編として『都市のエクリチュール：都市と国土の四半世紀』[2018年 千倉書房]を3月に出版しました。過去半世紀、国土と都市に関わってきましたので、それについていろいろなことを書いている本です。

今日の話聞いて、もっとお知りになりたいければこれらを読んでくだされば、さまざまなことが書いてあります。

ちょうど時間になりましたので終わらせていただきます。ありがとうございました。

---

本内容は、2018年7月6日に開催した第32回技術研究発表会における特別講演によるものです。