

(2010年7月23日ご講演)

## 9. 東京の国際競争力—その潜在力と可能性

市川宏雄主査

本日は、「世界主要都市の都市総合力」という最近の研究も踏まえ、東京がこれからどのようになっているのか、その可能性について、「日本の中における東京」、「東京の中における郊外と都心」、「東京と世界の主要都市」という三つの視点からお話したい。

### 1. 21世紀の国家の姿

東京とは日本においてどのような意味を持っているのか。東京と日本全体、強いて言えば大都市と地方の関係である（図表 1）。昨今、「都市と地方はどのような関係にあればよいのか」ということが大きな課題になっている。バブル経済崩壊後の経済再生の中で、一番エンジンとなったのは大都市である。とりわけ東京の力を借りて日本は復活したのであるが、その時、一番投資効率の高いところに更なる投資を行った。そして、投資効率の低いところには投資する余裕がなかったため、地方は益々疲弊するという結果を生み、日本人が一番嫌う、国内における「格差」という現象が起きてしまった。こうした中で都市と地方はどのようにすればよいのか。現在、両者の関係が問われている。しかし、これについては現在、誰も答えていない。

成熟経済にあるといわれる現在、2005年から日本の人口は減少局面に入った。経済成長が年率1~2%という低いレベルで推移する中、いったい都市はどのように対応すればよいのか。これまで延々と発展途上にあつた国、都市の運営をどうするのかについて、「ビジョン」と言えるものが、現在まったくない状況である。国交省が新成長戦略などをつくっているが、とてもビジョンと言えるものではない。

そして、もうひとつ重要なことは、ともに最初の計画である1962年の「全国総合開発計画」、1958年の「首都圏基本計画」に提示された最大のポイントが、「分散政策が理想である」という点にあったことである。しかし、その後40~50年、いったい「均衡ある発展」や「分散政策」はどうなったのか。この結末を関係者はかなり理解し、異なる方向性を示しているが、多くの国民が今もって理解していない。つまり、「均衡ある発展」、「分散政策」は素晴らしいものであると言われてきたが、実際日本は違う方向を辿ったのである。しかし、それについてははっきり言わない、あるいは理解されていない。この結末を今後どのように活かすのか。それは、日本がこれから世界の中でどのようにポジショニングできるか、という大きな課題に関わっていると私は思っている。そのためにも、「国際競争力」、「都市政策」、「国土政策」はいったいどのようにあるべきなのか、という議論が真剣になされる必要がある。

平成22年版の「首都圏白書」は、初めて「国際競争力で都市を語る」ものであった。よう

やく国交省もこのようなことを言い始めた訳である。過去 2 年間、我々が社会資本整備審議会で「コンパクト国家」、「競争力ある都市」、「大都市東京」を議論してきたことを、ようやく口に出せるようになったという印象を持っている。

ここにおける答えのひとつは、「地域特性とその役割に応じた政策立案がなければ、恐らく日本は持たない」ということである。離島、中山間地であるからということで単に補助金を交付するのではなく、どのような役割を持った地域なのか、特性は何なのかを見極めたうえで政策を実施し、それに対する資金を補助するという作業をしない限り、この国は持たない。現状の政治能力では極めて心許無いが、そちらに向かっていることは確かである。

「集積」、「コンパクト化」、「選択と集中」は、同じ言葉ではあるが、これらが最新のキーワードである。要するに、「均衡ある発展」という平等主義が実現しない中で、どのようにすべきかという言葉に変わりつつあるということである。

そこで、産業構造の変化をどのように捉えるのか。既に第三次産業にシフトした日本の経済環境を地方はどのように考え、対処するのか。これも答えがあるところとないところがある。さらに言うと、集約的に生産できる地域とできない地域がはっきりと存在する。やはり、そのことを明確にしなければ次の政策はないであろう。そのためには、これまでの「規制・誘導」という曖昧なものではなく、「創生・活用」という新たな概念が必要である。すなわち、大胆な発想の転換と制度設計が必要であるということである。

## 今までの国家運営の仕組み

こまでの国家運営のパターンはどうであったのか。簡単に言うと、東京など大都市が稼いで、税金を国に納め、中央政府がその資金を使って補助金や交付金を地方に分配していた（**図表 2**）。つまり、地方は人やものが相次いで大都市に移って疲弊してしまったので、国はその分を間接的に資金に換えて地方に配っていたのである。これが戦後の日本の経済成長下における国家運営のパターンであった。80 年代のバブル経済までは、このパターンが極めて有効に循環していたが、その結果、地方には必要のない様々な基盤がつけられた。資金をただ交付する訳にはいかず、基盤整備という名の下に、農業、土木、港湾、道路などに、とにかく資金をばら撒く仕組みで日本は回っていたのであるが、これが崩壊する時期が来たのである。

## バブル経済崩壊による仕組みの機能不全

地方から東京への人の流れは、プライベートセクターの経済活動だけで決まる。一方、大都市から国への資金の流入は税金である。民間会社が頑張れば収入は増えるが、仕組みとしてはパブリックセクターが関わっているという、半分制度・半分民間の力となる。問題は、この中央政府から地方への流れである。ここは完全に民間の収益とは無関係の制度で決まっている。これが破綻をきたし、バブル経済崩壊で大騒ぎになったのである。大都市が稼げなくなったために税金が入らなくなり、中央政府に入る資金が減少した。人々は大都市から地方に戻り始めた。ところが交付金だけは配っていた。中央政府はこの仕組みを壊せなかったのである（**図表 3**）。そこで破綻が見えたので、国は二つの政策を実行した。

まず、2000年の「市町村合併特例法」で、3,300あった自治体が現在1,700台まで減り、ほぼ成功した。どんなに小さな地方の政府や議会も資金を使うが、食い扶持を減らせば何とかなる。「地方の貧乏な自治体は周りの金持ちの自治体と合併せよ」と言った訳である。様々な経緯はあったものの、これにより経済的負担は減少した。

そして、もうひとつは小泉内閣の「三位一体改革」である。とにかく地方に行く資金を減らさない限り国が持たない。それを削るために三位一体改革を実行した。このままでは破綻する国債だけに頼っていただけなのである。簡単に言えば、この二つによって日本は持ち堪えた。

## 国家運営におけるアジャストの必要

21世紀初頭、大都市から中央政府への資金の移動はどのようになったのか。まず2001年の大都市から中央政府への納税（所得税、法人税、消費税）は29.8兆円。一方、中央政府が地方に配った金額は33.4兆円。ここに約4兆円のギャップがあったが、バブル経済崩壊後は、三大都市圏ではなく再び東京に人々が流入するというパターンが起きたのである（図表4）。

三位一体改革と市町村合併特例法は、未だあまり効果が出てないが、リストラクチャリングが進み、特に民間ベースで進めたリストラが大きな効果を挙げ、この5年間の税収が29.8兆円から35.7兆円に増加した。一方、地方に配られる資金は抑制され、この5年間で33.4兆円から26.1兆円に減少し、ここで収支的には落ち着いた。しかし、地方はこれまでずっと口を開けて資金を待っていた訳であり、その資金が減ったために、当然疲弊して経営できないという騒ぎになった。そこで「地方法人特別税」という特別な税制を突然適用した。大都市圏から地方に、通常のスキームではない特別な地方法人税を還元し始めたことによって、地方は何とかもっている。これは、とりあえず地方が立ち直るまでの一時的なものであると私は思っていたが、いまやこれがないと地方はもたないという状況になっている。

## これからの社会運営

問題はこの後を誰がどう描くのかである。今の政治家では無理ではないかという気がするが、いずれにしろ多くの地方が消滅するであろう。そこで、国はどのようにして地方の面倒をみていくのか。大都市が引っ張っていくしかないのである（図表5）。

社会資本整備審議会では「コンパクト国家」、「大都市の競争力」と言ってきたが、そこまで真剣に考えていない状況である。しかし、次の絵を、いつ、どのように描くかという段階に入っている。国はかつて「全総計画」を5回つくったが、その後の国土形成法は、各ブロックがバイディングするだけで使い物にならない。こうした中、ひとつのパターンとして、現在、地方は疲弊しているとはいえ、東京圏・首都圏の地方は疲弊していない。つまり大きな傘に入っていれば大丈夫な訳である。傘に入った地方と大都市圏は中央政府に納税する。すると中央政府が面倒見る場所がかなり限られてくる。これをどのようなスキームで実施するのか。国土保全上重要なのか、あるいは人々を生かすために重要なのか。まず、それを決めなければ仕組みは決まっていけない。これから新しい枠組みをつくっていく必要に迫られ

ているのである。それには政治能力と合意が必要であるため簡単ではないが、この答えを出さなければ日本はもたないということは明らかである。

民間が頑張っているから日本はもっている。さらに言うと、東京が頑張っているから日本がもっている。つまり、ここさえ頑張っていれば、このまま誤魔化しながら続くことはできる。ただし、国際競争力という枠組みから考えると、もはやそれで良しとする状況ではなくなっていると私は考えている。

## 2. 東京圏の肥大と東京の役割の増加

### 大都市圏別所得税及び法人税

東京圏は一都三県、首都圏はさらにそれに4県が加わるが、一応、東京圏ということで東京の力を見ていく。若干データは古いですが、2001年から2005年の間、急激に大都市の収入が伸びている（図表6）。この時、伸びたのは東京都である。2001年の所得税・法人税のシェアは、東京が33.6%、その他東京圏を加えると42~43%になる。4年間で東京都のシェアは42.2%に上がり、その他東京圏は横這いであるから、2005年の日本の所得税と法人税は、大都市圏において東京が半分を占め、その他の地方は1/4しか稼いでないというパターンになっている。これは現在も基本的には変わらず、これからもこのまま推移する可能性が高いというのが常識的な判断である。従って、従来の「均衡ある発展」で考えてきた都市と地方というレベルの話ではなく、局面は新たな次元に向かっているということである。このことをいったい誰がどこまで、どのくらいの人が理解しているのか。「可哀想」であるとか「平等でなければならない」という議論をしていると、世界の中で置いてきぼりになることは確かである。格差問題が存在することを前提に、それにどのように対応するかという議論をする段階であり、格差があってはならないという議論では解決しないところに日本は来てしまっている。

### 大都市間人口移動（2002年）

2002年の大都市間人口移動に本質的な変化はないが、実は東京圏が全部吸い込んでおり、関西圏や地方は長い間人口が減少傾向にある（図表7）。名古屋はほとんど横ばいであるが、2002年には東京圏に流出していた。その後2005年頃にトヨタ自動車のおかげでいったんプラスに転じたが、現在、トヨタ自動車の業績が振るわず、再び同じパターンになっている。要するに、戦後1960年代から実行してきた三大都市圏という日本の大都市政策は、80年代を経た後、実は三大ではなく、東京圏、東京大都市圏をどうするか、ということが大きなテーマになっているのが現状なのである。

### 広域ブロック別のシェア（2008年）

2008年における首都圏のGDPシェアは37.6%、人口シェアは33.6%。東京圏のGDPシェアは31.7%、人口シェアは27.4%。首都圏に続く関西圏のGDPシェアは13.8%で、大き

いといえば大きいですが、圧倒的に東京が勝っているのが実情であり、これからも益々この差が拡大していく可能性が高い（図表 8）。2025 年、2030 年、2040 年頃になると、東京圏の GDP シェアは 5 割くらいになるのではないかと。こうした状況が日本の現実であり、それをどのように考えるか、ということ的前提にしなければならない。

### 人口一人あたりの一般財源額（2005 年度決算 道府県税）

2005 年における人口 1 人あたりの一般財源額は、有名な話であるが、東京都は国の平均くらいしか貰っていないというか、無いに等しい（図表 9）。このグラフは、バブル期に、東京が一番損しているのではないかと、ということを行うために我々がよく使った材料である。東京には交付税がない。ところが有名な島根県は圧倒的に地方交付税でもっている県である。このことが一時期騒ぎになった。これでは「働かない者が結局は得をする」ということになる。しかし、それを言うと今度は地方が「そうしてしまったのは都市ではないか。都市が人を奪っていったからではないか」と喧嘩になる。80 年代までのようにお互いに平穏であれば、「まあまあ…」と言いながら、都市が稼ぎ、地方が貰っていればよいが、これからは、そうはいかない。ただし、このグラフにはひとつ注釈が必要である。島根県の人口は 100 万人レベル、しかし東京は 1,300 万人である。グラフで見れば、島根県が得をしているという議論になるが、実際、国からみるとこの金額は結構小さい。従って、東京側の人間は文句を言わない。徐々に人口が減ってこの地域はもうなくなるわけであるから、当面の次の段階と考えれば、ひとつのパターンとしてキープしてもよいのかと思う。

## 3. 均衡ある発展政策三大都市圏から東京圏へ

### 全国総合開発計画の推移（1962 年-1999 年）

「均衡ある発展」で、三大都市、そして東京はいったいどのようになったのか、という反省をしてみたい。日本の長い間の国土政策には、もちろん三大都市圏の政策もあったが、全体的には「全総計画」があった（図表 10）。この中で都市はどう扱われてきたのか。

まず、一番有名なのが、1962 年（昭和 37 年）の「地域間の均衡ある発展」である。これが、その後続く全総計画の前提になっている。「所得倍増計画」の最重点は「太平洋ベルト地帯」であり、東京・名古屋・大阪の三大工業地帯をベースに日本をつくっていくということであった。しかし、徐々に状況は変わり、「新全総」は全総のバージョンアップ版、「三全総」はオイルショック後の修正版であり、その後の「四全総」がすべてを語っている。1987 年（昭和 52 年）はバブル経済の真っ只中。この時のポイントは、「人口・諸機能の東京一極集中」が起きていたということである。要するに、「三大都市圏の育成」、「日本全国の地域間の均衡ある発展」というテーマは、実は既に 1987 年段階で終わりを告げていたのである。この時、既に東京圏の圧倒的な肥大、人口・諸機能の一極集中、そして主要産業が製造業からサービス業に変わるという局面に至っており、産業のベースが大都市に移行していたのである。

この時期に行った政策が「四全総」、「多極分散型国土」である。「地域間の均衡ある発展」

という政策テーマを掲げたまま、途中、主要産業が製造業からサービス業に変わったので、その主要な場所は中核都市であろうと考えた。簡単に言うと、全国に小東京をつくれればよいと考えたのである。これが有名な「多極分散型国土」である。「全総計画」のはじめのころは新産業都市工業ベースであったが、この「多極分散型国土」は、東京型の管理中枢機能を持ったサービス業をベースとした都市を数多くつくればよいという考え方である。しかし、サービス業はスケールメリットのある大都市ならではの産業であり、それが成長するためには東京のようなワンパッケージ型の巨大都市である必要がある。そうではない地方ではそもそも無理であった。もっとも、福岡のように上手く踏襲した場所もあった。

そして最終的な局面である 1998 年（平成 10 年）には、「大都市のリノベーション」、そして地域区分に「東京都市圏」を掲げた。東京圏というと一都三県で大きすぎるため、国道 16 号の少し外側、圏央道の内側辺りを東京都市圏とした。東京圏の人口は 3,500 万人であるが、東京都市圏では約 2,800 万人～3,000 万人くらいの規模となる。この人口規模を、どのようにこれからハンドリングしていくかが最大のポイントである。しかしその後は、東京圏が計画をつくり、国は政策づくりを止めた状況と言えよう。

### 大都市圏への人口流入状況（1954 年－2004 年）

1954 年～2004 年の大都市圏への人口流入状況をみると、いくつかピークがある（図表 11）。一番目のピークは 1964 年代はじめ、圧倒的に地方の人口が減り、それがほとんど三大都市圏に流れ込むという第一次局面。次に 1970 年代。1973 年と 1974 年にはオイルショックがあり、ここで地方の人口減少が止まる。その時、大都市圏への流入が止まったように見えたが、実は、東京だけは流入して増えていた。次に増えるのが 1980 年代中頃から始まるバブル経済。この時は極端で、大阪も名古屋も増えず、地方からの人口はすべて東京に流入するという状況であった。そして 1993～1994 年のバブル経済崩壊。ここで戦後初めて東京圏は人口減少の局面を迎えた。その時、2 年間ではあったが地方に人口が戻った。しかしその後は、東京圏の人口増加、地方の減少、関西圏の長期低落、名古屋は横這いという状況が続く。

### 大都市圏の人口動向と計画（1954 年－2009 年）

人口動向を「全総計画」と「首都圏計画」との兼ね合いでみてみたい（図表 12）。国交省は現在、現状を「第三次人口流入ピーク」と言っている。東京圏への人口流入は止まっておらず、2005 年に日本全国では人口減少が始まったが、東京圏は依然として人口が増加しており、我々も考えてもみなかった 1,300 万人を超してしまった。そのような意味では、戦後長く考えてきた「均衡ある発展」や「分散政策」などの政策が絵に描いた餅になってしまい、実際には現実的な動きの中で国家と都市が運営されているという状況になっている。

### 都市圏の人口は益々増加し、地方は減少を続ける

この先はどうなるかというのが我々の大きな関心事である。1960 年には三大都市圏の人口を 1 とすると地方圏は 1.5 であった。ところが、2005 年以前に、三大都市圏と地方圏は 1 :

1 になっている。これがどこまで行くのか。2020 年か 2030 年頃には、地方と三大都市が 0.5 : 1 くらいになることは確実であり、明らかに地方は縮小する（図表 13）。このときどのように大都市を運営・経営するのか、国土をどうするのかという問題が起こる。

#### 日本の人口推移（2005 年-2050 年）

そして悩ましいのが、国立社会保障・人口問題研究所の中位推計によると、2050 年には 15 歳～64 歳の労働人口が現状の半分近くに減少することである（図表 14-1）。この時には人口も 1 億人を下回っている。しかし、答えはある。かなりの規模で外国人が入ってきて労働人口の減少を抑える可能性がある。従って、ここから先は政策的なマターになるが、単純に過去の推移で人口問題研究所の中位推計を使うと、老人だらけになるということになるが、いまや 65 歳は元気であるから、65 歳を 70 歳に引き上げれば若干山は変わるのである。

人口構造のグラフをみると、1960 年はピラミッド型、2005 年にはビヤ樽型、そして 2035 年には女性の上が出っ張っている強烈な形でピサの斜塔型となる（図表 14-2）。あと 25 年で右に倒れていくという時代がやってくるが、我々は多分もういないので、次の世代がこれを考えてくれるだろう。

#### 日本の名目 GDP シェア（2004 年・2030 年）

問題は経済力である（図表 15）。2004 年には世界で 15% の GDP シェアがあった日本の経済力が、2009 年には中国に抜かれている。そして 2030 年、中国が 3 割を握り日本は 10% を切る。いろいろな意味で日本の発言力は下がり、このまま行くと、ピサの斜塔型の 2035 年には経済力が 1 割を切ることになり、日本の先行きについてバラ色の夢を描けないということが分かってくる。

### 4. 都市圏の収縮と都心回帰

#### 東京圏の人口推移（1960 年-2030 年）

推計値も入れた 1960 年～2030 年の人口推移（図表 16）をみると、先にも触れたが、2005 年に日本全体は減少しているにもかかわらず、東京都、東京圏ともに増加しており、2020 年頃までは増加する可能性がある。これが現在の水準まで減少するのは 2030 年頃と予測されている。従って、この先 15 年くらいは、東京圏の巨大な人口規模は維持される訳である。

#### 東京圏人口シェア（1960 年-2005 年-2035 年）

日本全体の人口が減少し東京圏の人口が増加すれば、当然東京圏のシェアは高まる（図表 17）。1960 年代に 16% であった東京圏の人口シェアは、2005 年には 27%、2035 年には 30% に増えていく。首都圏の人口シェアはさらに 4 割を超す。長い日本列島でありながら、東京を中心としたエリアに様々なものが集まってくるという、一極集中のパターンが益々進んでくるのである。

## 東京圏の市街地の拡大（1632年-1986年）

東京という大都市圏はどのような経緯を辿ってきたのか。1632年（寛永9年）の江戸時代から1986年のバブル経済期までの東京都市圏の広がりで見たい（図表18）。1888年（明治21年）の市区改正事業が赤色で示されている。その前の都心三区が概ね江戸である。終戦時の東京圏は東京・川崎・横浜の三つであった。未だにこの統計が使われており、東京圏というと東京・川崎・横浜であるが、これは昔の東京圏で、現在の東京圏はより広く黄色の範囲である。これをみても分かるように、東京都市圏は戦後60年間で非常に大きく発展し、西は平塚、青梅、北は上尾、桶川まで広がった。しかし、これはピークに近い。理由は、特にバブル期には都心の地価が上昇したため、一戸建てを求めて人々が遠く郊外に出た。印旛沼まで行ってしまったのである。これが典型的な都市圏の巨大化のパターンといえよう。しかしこのパターンは、バブル経済崩壊とともに局面が変わる。

## 近郊整備地帯内人口増減（1990年-2005年・2005年-2025年）

1990年～2005年では、ブルー系の色で示したところの人口が減少している。巨大都市圏が広がる一方で、1990年～1995年には都心の空洞化が始まる（図表19-1）。これが有名な地上げなどがみられた都心の人口減少である。特に、都心3区を含むエリアは1%以上減少し、さらに周辺の地区から23区全体もほぼ人口が減少しており、人口移動が外へ外へと広がっている。この間、埼玉県、千葉県の上側に於いて一気に住宅開発が進んだ。これは、東京圏は人口が増大する都市圏でありながら、人々が簡単に買って住める場所ではなかったということを示している。土地付き一戸建てという土地神話が長く存在し続けたために、人々が郊外へ出てしまったということである。ところがバブル経済崩壊後、状況が変わり、2000年～2005年には、人口が減少していたエリアが都心を含めすべて急激に増加し、逆に、埼玉県北部、木更津側、印旛沼など郊外で一気に人口減少が始まった。あれだけ広がった郊外における人口増加が、たった10年～15年で呆気なく減少ブームに入ってしまったのである。これは現在も続いている。湘南地区では、現在若干盛り返してはいるが、一般的には、益々都心方面への回帰が高まっているという状況にある。

すると都市圏はいったいどのようになるのか、と心配になってくる。人口問題研究所の推計値を使うと、2005年・2010年・2015年までは東京北部の区の人口が減少する見込みである。一方、多摩ニュータウン・竜ヶ崎ニュータウン・千葉ニュータウンでは、まだ人口が増えると推計している（図表19-2）。これは2015年くらいまではよいが、少々おかしな推計であると私は思っている。

## 4 大都市の都心人口（1990年）

いったい都心はどれくらい空いているのか、という議論が必要であろう。バブル期に東京都で我々は都市白書を初めてつくった。その中で、東京都心の空き具合はどうなっているのかをデータ化するため、都心3区、8区、23区の三段階で人口動向をみた。同様に、ニューヨークでも、マンハッタン南半分のCBD、マンハッタン全体、ニューヨーク。ロンドンにお



いては、グレーター・ロンドンでは大きすぎるため、都心3区、都心6区、外側のインナーロンドン+外周6区。パリでは、パリ都心9区、パリ市全体、周辺3県。こうした三つの階層でみている。これによって顕著なことが分かったのである。東京都心3区の夜間人口密度が50人/ha程度、一方、昼間人口は500人/ha程度。すなわち東京都心3区では、昼夜間人口比が1:10、ニューヨークは1:5、ロンドンは1:3。パリはなんと1:1であった(図表20)。

パリでは8階建ての建物のうち3階から上は人が住んでおり、都心居住が行われているのである。このことが大きなヒントを与えてくれた。バブル経済崩壊後、土地持ち需要がなくなり、現在、都心の人口が増えているが、どこまで増えるのか。例えば、夜間人口が60万~70万人で250万人くらい空いているということは、働くことと住むことは違うが、インフラのキャパシティとしては200万人の人々が都心にも住めるということである。つまり、パリ型にすれば、まだ200万人くらい入り、1,300万人の人口が1,500万人になることもあり得る。東京もパリのような都心型の居住形態に環境整備できれば、それだけのキャパシティはまだあるということである。

### 人口の推移(2000年当時と現在)

1998年に、四つのパターンを使って東京都の人口がどこまで増えるかが推計された(図表21)。その時、直近2年間の人口が増えている時期のデータを使い、一番甘くみても2010年~2015年時点で1,250万人くらいであろうと推計された。ところが、実際には1,300万人に達してしまった訳である。従って、東京都の人口はもう少し増えるかもしれない。どこまで増えるかという議論は、これからの人々の住まい方や好みにもよるが、数字的にはもっと増える可能性があり、また、増やすことができるであろう。これがひとつの大きなポイントである。

### 2030年の都心居住人口

森記念財団が行った2030年の区部人口推移予測(図表22)では、23区の人口は、現在870万人~880万人であるが、これが920万人くらいに増加すると推計している。なぜかというところ、現在、東京23区で一番人口密度が高いのは200人/haを超している中野区であるが、いろいろな建物の更新や工場跡地を直し、2030年に都心のやや上側、23区の東側に人口が流入してくると、文京区、台東区、墨田区、荒川区で200人/haを超し、中野区が一番ではなくなる(図表23)。そして、この推計自体が古いので、湾岸にもさらに加わり、さらに100万人の増加ということも現実にはみえてくる状況にある。

## 5. 東京の都市構造の組み換えーコンパクト化された大都市モデルー

### 首都圏メガロポリス構想

こうした中で東京のこれからのを考えると、当然テーマが明らかになってくる。「都心と郊

外」であることに決まっているのである。2001年に我々が東京都で都市ビジョンをつくったときの「首都圏メガロポリス構想」（図表 24）では、国が既に東京の計画を放棄して「全総計画」をやめてしまっている中で何を考えたのか。まず、「分散政策」は実質的には失敗とみなし、結果的に東京圏全体で都心域にさらに集積が高まり、プレッシャーが強くなることを想定した。その時のポイントは、「センターコアエリア」の設定である。それまでの都心3区という考え方をやめて、都心8区くらい、環状6号の内側を都心と考えようとしたのである。そこを整備しない限り、都心方向に来るプレッシャー、都心回帰現象を受け切れないと考えた訳である。従って、センターコアエリアの中では大胆な更新をしようということで、その後、さらに東京都都市計画審議会で、この地域の再開発を進めやすくする条例制定作業に入ったが、結果的につくったものが「しゃれた街並み条例」であった。

この時の考え方は、「東京のこれからは、新しいセンターコアと湾岸部である」ということであった。「東京湾ウォーターフロント都市軸」とは都市計画局の言葉で、「臨空・臨海都市軸」とは政策報道室の言葉である。これらは、名称は異なるが絵は一緒である。そして「水と緑の創生リング」。ここはグリーンベルトが失敗してスポイルが起きたらどうしようもない場所であるため、永遠の課題である。また「核都市連携都市軸」は、国が業務核都市をつくり、はじめは六つ、そして最後の第5次首都圏計画では13に増やしたものだが、概ね国道16号に沿っている。私の推計では、国道16号沿辺りが目安で、この内側の郊外は大丈夫であろうが、外側の郊外はかなり衰退するものと見込まれる。そのさらに外側に圏央道が通っているが、この辺りは一都三県ではなく東京都市圏（かつて国土庁が使った言葉）である。つまり、国道16号沿辺りをベースとして考えればよいと思っている。

## 新しい拠点群の概念

こうした中で、郊外の拠点をどのようにするのか。当然、郊外にも残る拠点はあつた。拠点（development pole）というのは都市計画の伝統的な発想であつて、必ず、ある一定のテリトリーを統治する拠点が存在する訳である。柏はこの辺り、さいたま（浦和・大宮など）はこの辺りというように、各地域をガバナンスする地区もある。これらの中には相当力を持った郊外拠点が必ずあり、そこと合併した地域が郊外としてかなり栄える場合もある。このdevelopment poleはニューヨークの第三次都市圏計画でも採用されており、こうした開発拠点ができることは伝統的に変わらない。東京の場合、それが「郊外」、「センターコア」、「湾岸部」として、それぞれ特徴を持っていくと思われる。

特定の地区をなぜセンターコアとしたのか。かつて都心があり副都心があり、その後、新拠点ができ、汐留・品川・六本木・秋葉原などができ、もはや副都心と呼称するのは相応しくない時代になった（図表 25）。この時、かなり東京都の中で軋轢があつたが、鈴木元知事の「多心型都市構造」は、結局、それが発展的に解消したのである。それまで拠点として頑張っていた副都心ではなく、様々な拠点全体がコアをつくっていくという考え方で、「センターコア」とした。この時、都計審で共産党の議員から質問が出たが、答えは簡単で、東京都心が持っている集積というのは、もはや場所としての副都心ではなく、全体で担うということである。さらに、これに接したかたちで「ウォーターフロント」があり、「郊外」がある。

これがひとつのパターンである。

## 6. 道州制と東京の存在 ー大都市経営政策の視点が不可欠ー

### 通勤・通学者の移動状況

2000年を過ぎ、概ね東京を中心とすることの重要性が理解されてくるが、ここで起きた議論が前政権である自民党の道州制である。この時、東京をどうするかという議論が重要であるにもかかわらず、国が行っている議論があいまいであるため、我々は、当然それに反発をして様々な準備をした。

実は、東京をどのように切るかということが道州制最大のテーマになる。道州制自体が、そもそも絵に描いた餅であるが、その中に出てくるのが区割りである。東京23区との繋がりで東京の現状をみると、「通勤通学者の移動状況」(図表26)の赤色の地域は3割か4割だが、埼玉も神奈川も千葉も、東京都市圏という中では全部一体であることが分かる。従って、当然、ここは切り離してはならない。切り離すことに何の意味もないにもかかわらず、道州制はここで切るとしていたのである。

### 道州制が必要な理由

いったい道州制とは何なのか。数年前、私はこのテーマの講演にばかり呼ばれたが、道州制の最大のポイントは「地方分権」と「地域の自立」である(図表27)。なぜ「地方分権」なのかというと、大きな政府には弊害があるということである。なぜ「地域の自立」なのかというと、地域が疲弊したので何とかしようということである。道州制は、この二つをテーマにしているが、最大の課題である「国際競争力」、「これから東京はどうなるのか」ということに全く答えてない。道州制の議論は、東京に国際競争力をつけるためではない。このことを皆が勘違いしている。

### 道州の区割り例

道州の区割りというものがある(図表28)。最終的には地方分権で「道」に区分するので、線を引かなければならない。9道州では、東京は一都三県に括られ、ほかに北関東を設定する。11道州・13道州では東京圏を分割し、埼玉県を切り離しているが、東京と埼玉・千葉・神奈川は、その一部が一体となって動いている場所であり、そもそも地域自立を考えるのであれば、これを切り離してはならない。

なぜこうなるのか。理由は簡単であり、これは総務省が作成していて、「均衡ある財政バランス論」が前提にあるからである。東京だけが膨大な収入を挙げているので、東京をばらさなければ財政バランスがとれないということである。

それでは、なぜ各々の地域の財政バランスをとる必要があるのか。EUをみても国の大きさは全部違う。アメリカを見ても50州全部違う。しかし一緒にしようという発想が、40～50年間かかってやってきた「均衡ある発展」の前提である。日本の土壌に埋め込まれた平等

主義であり、恐らく中央政府の役人に共通した思想であると思うが、これは直らない。東京を分断すれば皆が満足して喜ぶという発想に甘んじているのは、日本の国力がなくなってしまふことに対する危機感が全くないということである。これは政治家にも言える。道州制とはとんでもないことである。幸いなことに、現在この議論は潰れているからよいが、よもや東京のことを忘れてはならない。

## 国土形成計画（ブロック割）

図表 29 は、全総が終わった後の「国土形成計画」である。これが一番いけない。各ブロックから挙げたものを張り付けているだけである。

## 大都市への集中パターンと開発軸

東京は約 3,500 万人の首都圏を抱えている。全総計画で始まった太平洋ベルトは生きており、これを第 5 次計画では西日本国土軸と呼び、東京・名古屋・大阪・瀬戸内海そして福岡までのラインが、実は日本の一番の開発軸になっている（図表 30）。従ってこれに基づいて何かが動いているのが現状である。それは好きとか嫌いとかの問題ではない。

## 集積と集中をベースとした区割りの原則

それでは東京をどのように捉えるべきか。私は、東京を名古屋・仙台も含めてみる（図表 31）。仙台は東京から新幹線で 1 時間半の東北地方のブロック拠点であるから、実際は仙台が東京大都市圏に含まれていると考える。名古屋はそれなりに製造業で引っ張っており、東海道新幹線の本数をみても分かるように、東京大都市圏に属する。遠からずリニア新幹線が繋がることから、東京と名古屋は極めて近接的なものになる。東京はサービス業系、名古屋は製造業系であるが、そこには一体感がある。こうしてみると、実は日本は、北海道・大東京圏・関西圏・瀬戸内海圏・九州圏というように、大きな五つの場所で動いていくことが明らかになってくる。

## 中心都市と州間の関係

面白いのは関西圏の神戸・京都・大阪である。本来、これこそ地方分権、地域自決の理想像である。文化も考えも違う連中が集まって、お互いに地域を運営していくという理想像であるべきなのであるが、現実には、お互いの足を引っ張り合っている関係にある。お互いに盛り上げればよいのだが、お互いに張り合って落ちていくパターンをとっている。どこかに分岐点があれば変わるのだが、区割りしていくと関西圏は神戸・京都・大阪で括られる（図表 32）。瀬戸内については、四国が「我々は中国とは違う」と怒っていたが、国からみれば両者を括るパターンで考えなければならない。広島だ、岡山だ、四国だ、と言うのではなく、瀬戸内海をはさんだ北と南がどのようにして生きていくかということである。唯一独自に成功しているのは福岡で、福岡は九州というテリトリーを握り、朝鮮半島・中国大陸との関係で

独自に動いている貴重な成功例である。これらはひとつの地方におけるパターンであるが、よくみるとやはり一極集中型である。つまり、結局あるテリトリーを持つと、どこかの都市が一極集中型にならないければ、産業が動かないということを歴史が示している。このことは、様々な計画を立てて 50 年が経ち、成熟型になったところで、日本は価値観を変えなければならない時期に来ている、ということの意味している。むしろ、こうした強い都市を軸にどのように引っ張っていくかを考えなければならない、と私は思っている。

こうした考え方で区割りすると、結果的に**図表 32**のような州のかたちになる。ただし、例外として、青函圏と関門圏独自のリージョナル・システムを持てばよい。中央政府も小さくてよく、財政もすべて中央政府を通さず、州間で協議会をつくれればよい。これは『日本の未来をつくる』（日本の未来をつくる会編著 2009 年）という本に書いてある。

### 東京特別州の 4 つの圏域設定のベース

「東京特別州」には様々なパターンがある（**図表 33**）。バチカンのようにするのであれば、国会と霞ヶ関と最高裁判所だけを切り離し、「三権市国」をつくる方法もある。強いて言うとセンターコア、7~8 区くらい、これがひとつの大きなポイントである。あとは特別区と三鷹・武蔵野市を入れて区切る。それから 40 キロ圏で括る「東京都市圏」。この四つくらいのパターンが考えられる。もし道州制を導入するのであれば、「東京特別州」をどう切り離すかという作業に入ればよい。資金のバランスは、センターコアが日本の大半の富を生んでいるのであるから、これを各州に配分すればよいということである。

## 7. 国際競争力をもった東京の構築 — グランドデザインと重点政策 —

### 東京の力 (Global Power City Index)

国際競争力を持った東京にするためには、どのようにすればよいのか。それを考えていくために、まず東京の力を見ていく。そこで、世界 35 都市を選びその力をみてみようという、森記念財団が毎年行っている調査結果 (Global Power City Index) の 2009 年版を紹介する。

ポイントは「経済」、「研究・開発」、「文化・交流」、「居住」、「環境」、「交通・アクセス」。この 6 分野で各 35 都市の力をみていく。さらにこの各分野は、カテゴリーが 4~5 つに分かれている。そのカテゴリーごとに、合計 69 指標を使用して世界のランキングを定めている（**図表 34**）。この調査は 2008 年に始まり、幸い、世界四大都市ランキングにリストアップされ、毎年世界に公表されているが、総合力を示したのは初めてである。例えば、シティ・オブ・ロンドンが実施している有名な「金融センター指標」は、金融センターとしてのランキング付けを行っており、毎年公表しているが、ロンドンが一番にするために、多くの指標でアンケートしているため、評価基準が毎年変わるなど、かなりいい加減なランキングである。マスターカードはビジネスセンターがランキング付けしている。森記念財団の調査は総合力ということでランキング付けしており、69 指標中、統計指標は 42、定性的なものが 4、残りを直接 35 都市にアンケートするという、かなりバランスのとれた調査であると思う。

ランキングをみると、世界四大都市という括りは常にあり、ニューヨーク・ロンドン・パリ・東京というトップ4は変わらない（図表35）。しかし、2008年には11位だったシンガポールがひたひたと上がってきており、現在5位につけている。その後ベルリン、ウィーン、アムステルダム、チューリッヒ、マドリッド等が続き、アジアは香港、ソウルが上位に付ける。このように第1グループのトップ4に対して、その次のグループが存在するというのが大方のパターンである。従って、我々が考えるべきテーマは、世界四大都市の中の東京の力がどうなっているのか。そして、ひたひたと迫ってくるアジアの諸都市との関係で、東京はどうか。この2点が浮かび上がってくる。

ニューヨーク、ロンドン、パリをみると（図表36）、概ねトータルでニューヨークが1番である（「経済」1番、「研究・開発」1番、「文化」2番）。しかし、ニューヨークも完璧ではなく、「居住」では21位、さらに「環境」では30位に落ちている。ロンドンも似たパターンで、「居住」では33位、「環境」で16位ということで、完璧ではない。ところがパリは、ほとんどの指標が上のほうにあり、特に「居住」は1位、「交通・アクセス」も1位である。

東京はどうか（図表37）。「居住」（19位）と「交通・アクセス」（11位）で劣っており、結果的にトータルで4位ということになっている。

中国はどうか（図表38）。上海、北京といったアジアの都市の特徴は、経済力が極めて高まってきているということである。東京も「経済」は強い（2位）が、北京は7位、上海は8位である。ただ、他の指標がみな低く、結果的に現在20位を切っている。しかし、これは時間の問題で、急成長している状況であり、来年のランキングでは恐らく20位に入ってくるであろう。北京と上海はいろいろと競争しているが、都市としては上海のほうが勝っている。

最近、世界ランキングの関係であちこち講演に呼ばれるのであるが、必ず中国社会科学院が来ている。中国社会科学院が出しているランキングでは必ず北京が上位になっており、政策的なランキングである。彼らは、ある講演の時に「我々は上海より必ず上だ」と言ってきたが、毎年公表する都度、上海政府から「なぜ北京が上なのか」とクレームがつくらしい。答えは簡単で、北京政府がランキング付しているから北京が上なのである。このように作偽が入っているランキングが多いが、客観的にみても、上海と北京はかなり近い位置にある。

このランキングでは、都市の機能だけではなく、別途、そこで活躍している人を「経営者」、「研究者」、「アーティスト」、「観光客」、「生活者」の5種類のアクターに分類し、69指標のうちから関係するものを選び（例えば、「経営者」であれば19指標を選ぶ）アクター別のランキング付けを行っている（図表39）。それによると、四大都市は概ね上位にランクされる（図表40）。東京は、「観光客」が少し劣っているほか、「経営者」では上海、香港、シンガポールに劣っている。つまり経営者たちは、実は東京よりもアジアの諸都市が気に入っているということである。これはかなり大きなテーマで、東京は経済力が世界第2位ではあるが、経営者にとっては、アジアのシンガポール・香港・上海にはかなわないということが明らかになっている。

これをどのように考えるのか。35都市のネットワークで、まずノン・ファイナンシャル（製

造業系)の本社支店の関係のみてみよう(図表 41)。赤丸が本店のある都市、青丸が支店のある都市であるが、東京と繋がっているのはニューヨーク、ロンドン、パリ、ソウルであるが、ニューヨークはマドリッド、ソウル、台北、東京と繋がっており、ロンドンはあまり繋がっていないという結果である。このように各都市がかなり特徴を持っており、特にパリも力を持っているということが分かる。

ところがこれをファイナンシャル(金融系)でみると様変わりする(図表 42)。これは FIRE といわれる Finance、Insurance、Real Estate であるが、ロンドン・ニューヨーク・東京の世界三極構造が明確に出ている。そしてパリが意外にもローカルに繋がっている。一方、北京は中国のいろいろな銀行の本店があるため赤丸であるが、他の都市との繋がりは薄い。東京の置かれている位置は、製造業においても金融においても、依然として世界との繋がりが未だ強いということである。「東京は危ない」という東京悲観論がよくあるが、未だ東京のコネクションは悪くなく力はあるといえよう。

世界四大都市のニューヨークで悪かった部分は「環境」であり、環境政策は下手すると 50 を切っている(図表 43)。こうしたものは政策的になぜ悪いかということを検討すればよい訳である。インジケータの詳細をみると、ニューヨークでは CO<sub>2</sub> Emissions、Sulfur Dioxide、Nitrogen Dioxide が悪い。日本では環境政策で極めて頑張っているが、アメリカは頑張っておらず、都市における環境政策に弱点があり、この分野での力を下げているということである。

一方、ロンドンは「居住」が低かった(図表 44)。非常にコストが高いからである、これは難しいテーマであり、コストが高いということは人気があって需要があるから高いという見方もある。森記念財団では、2010 年版の調査と同時に、八大都市に限った「世界都心ランキング」を作成している。都心ランキングではこのことを勘案し、コストが高いということは、それだけの需要があるということで、経済的にみても、ある種のプラスファクターとして扱っている。しかし、2009 年のランキングでは、コストが高いということはあくまでも居住しにくいと解釈しマイナスとしているので、それがロンドンの足を引っ張るかたちになっている。

要するに、ニューヨークとロンドンはトップをともに占めているが、「環境」と「居住」で弱く、一方、パリと東京は特に平均点より低いものはない。さらに東京は「経済」と「環境」では誇れるものを持っているということを表している(図表 45)。

## アジア諸都市の力 (Power of Asian Cities)

ソウル、北京、上海、香港、シンガポールなどといったアジアの都市の中における東京はどのようなであろうか、という議論が次に必要である。シンガポールは、今やアジアの中でかなり成長してきている。それがどのような状況なのか。35 都市の航空機によるネットワークという分析(図表 46)をみると、東京は、アジアの中で、福岡、大阪、ソウル、台北、上海、香港、バンコクと繋がっているが、シンガポールとの結びつきは少ない。シンガポールは、シンガポールー香港のコネクション、クアラルンプール、バンコクと、かなり南側をテリト

リーとして持っている（東京は北側にある）。従って、今後のアジアの都市間競争を考えると、シンガポールとの関係がひとつと、東京を中心としたソウル、台北、北京、上海の関係がどうなるのが重要であり、そこに香港が入ってくる。これは地理的關係である。

東京、シンガポール、香港、ソウル、上海の機能を比較すると（**図表 47**）、東京は「経済」、「研究・開発」、「環境」では完全にトップであるが、「文化・交流」、「居住」、「交通・アクセス」ではシンガポールに負けている。このあたりがこれからの課題である。

次にアクター別にみると（**図表 48**）、「研究者」、「アーティスト」、「居住者」は、やはり東京がトップである。この中で「アーティスト」は、とりわけアジアの諸都市の弱点である。また、「ビジター」が弱いのはソウル。ソウルは「経営者」も弱い。「経営者」が東京よりもシンガポール、香港、上海が強い理由は、シンガポールと香港は英語圏であるということが影響している。上海は微妙で、必ずしも英語圏ではないにもかかわらず東京よりも良い。このあたりも東京はかなり真剣に悩まなければならないテーマである。

東アジアの北側、東京・ソウル・北京・上海の関係はどうか（**図表 49**）。2週間前に日中韓政府の国際シンポジウムが済州島であり、そこで発表したものであるが、近接性の観点からみると、例えば五大湖や European Pentagon の距離に近い。しかし、それらは全部陸上であるから少し違うが、航空機を使うと距離的には変わらない。こうした東京・ソウル・北京・上海はこれからどのように変わっていくかを議論したシンポジウムであった。

ノン・ファイナンシャル系会社の支店・本店の関係をみると（**図表 50**）、この4都市で一番繋がっているのが東京とソウルであるが、東京－ソウル間は9しかない。東京の場合、ヨーロッパに66、アジアに20であるから、圧倒的に少ない。ソウルも同じで、ソウルから欧米には47も繋がっている。しかし、この中では現在、ソウル－東京が最も繋がっており、むしろ上海－東京の繋がりは弱い。上海は、世界でニューヨークに続いて日本人駐在員が多い場所であるが、関係がまだ弱いのである。

次にファイナンシャルをみると（**図表 51**）、ノン・ファイナンシャルで強かったソウルとの関係は減り、上海と北京が東京と繋がっているという結果になる。しかし、これも東京と上海の関係は9だが、他の世界は92あるから1割しかないということであり、まだまだこれからである。

現在の航空機の動きをみると（**図表 52**）、上海と北京の繋がりが一番多いが、東京とソウルが現在繋がりがつある。概ね競合するであろうとみられる両都市は、現段階ではお互いにジャブを交わし合っている。ただこの中で、ソウルは仁川（インチョン）航空を持っており、現在ある滑走路3本が6本に増える。そして上海の浦東（プートン）国際空港も6本の滑走路を造る計画を持っている。のんびりしていると羽田はハブを奪われる可能性がある。私は先日、南京を訪ねたが、東京から南京に行く飛行機は週2便しかないために、東京から仁川経由で南京に行った。つまりアジアの中でのハブ空港としては、現在、ソウルが浮上してきているのである。ただ、欧米との関係で、どこがハブ空港となるかは未だ決まっていない。従って、頑張れば羽田がある程度押さえることができるかも知れない。しかし、キャパシティとしては圧倒的にソウルあるいは浦東が勝っており、ハブ機能を果たす可能性が高い。そうすると



東京の役割は下がってこざるを得ない。

もっと悩ましいのは GDP の将来推計である（図表 53）。都市の GDP 将来推計は 2008 年から始まっているが、それによると、上海と北京は約 10 年後の 2017 年か 2018 年頃に東京を抜き、さらに香港とシンガポールが 2030 年頃に東京を抜き、東京とソウルはこの間横這いで推移するという時代が待っている。従って、都市間競争の中における役割分担がここで決まっていく可能性がある。そこで、「間もなく 2030 年だから仕方ない」と考えるのか、「いや、それでも頑張りたい」と考えるのか、という状況になっている。

### アジアのビジネスマンの嗜好（現在と 10 年後）

森ビルがアジアの様々な場所で行ったビジネスマン（女性も含むのでビジネスパーソン）の嗜好に関する 2006 年のアンケート（図表 54）では、シンガポール・東京・上海・香港は概ね似たようなもので、2 割くらいの人が魅力を感じていると答えているが、5 年～10 年後の 2010 年～2015 年はどうかというと、東京は現在の半分になるという結果が出ている。上海は株が良いのか、よく分からないが、非常に人気がある。

### 指標別の偏差値分析による東京の強みと弱みの分析

こうしたことを踏まえ、東京の弱点についておさらいしておこう（図表 55）。東京は何が弱いのか。都市ランキングで世界第 4 位に止まっているのは、都心から空港までのアクセス時間が長く、法人税が高いことが原因になっている（図表 56）。これを解除すれば良くなるのではないかとということで、空港までの時間を 30 分に、国際線の数も増やしてシンガポール並みにしてみた（図表 57）。しかし、東京は 4 位から上がらなかった（図表 58）。それでは、どのようにすれば上がるのか。さらにロンドン並みの経済自由度と法人税率ということで法人税率 40%を 25%に下げ、外国人を増やすという作業をすると（図表 59）、あっけなくトップになってしまう（図表 60）。つまり、総合力として東京のファンダメンタルはかなり高いということである。弱点と言われている「交通・アクセス」も、2010 年 7 月にスカイアクセスが開通して短くなるが、ヒースロー空港からパディントンとは異なり、日暮里までだから都心ではない。このあたりがネックであるが、同時に経済自由度を上げれば東京のランクは世界四大都市に通じるものになるのである。

### 東京の個別課題

東京の個別課題をみていくと（図表 61）、「経済」は 2 位であるが、「GDP 成長率」は 22 位、「法人税率」は 33 位であり、これが大きな課題である。「研究・開発」は 2 位であるが、課題である外国人研究者受け入れ体制等はまだまだ弱い。「文化・交流」は 6 位であるが、「英語で予約できるホテル」が 20 位という問題が残っている。「居住」は 19 位であるが、これは物価、総労働時間の問題、医療水準、あるいは外国人学校が少ないからである。「環境」は 4 位であるが、実は再生可能エネルギーと都心の緑地状況について日本は遅れている。そして、

交通インフラについては、「交通・アクセス」の中での通勤・通学時間がどうしても減らないこと、タクシー運賃が高いということがある。

## 国際競争力をもった東京の構築 —グローバル フロントランナー

その中で東京はどうすればよいかということで、「文化の成熟」、「国際的な接触・融合」、「産業の創造」という三つの切り口を私は提案している（図表 62）。これは『グローバルフロント東京』（福川伸次・市川宏雄編著 2008年）という本に書いてある。

人が集まらなければ都市として存在していかない。そのためには日本独自の文化が必要である。産業もこれからのテーマであり、次回の委員会で産業の専門家に話を伺うが、現在の流行り言葉でいう「クリエイティビティ」のある産業は何なのか、ということが東京の課題になっている（図表 63）。

東京には大学が多いが（図表 64）、これらを拠点とした国際都市化ができないか。あるいは日本文化として何ができるのか。例えば、歌舞伎や能（図表 65）をベースとした「文化都市」が考えられる。産業については、カルチャー産業、ICT 産業、ナレッジ産業（図表 66）を核とした「創造産業」の創出が、最近の大きなテーマになっている。グローバルコネクティビリティとリバビリティの悩みをどうするか。そして、創造産業の要は、やはり「国際金融都市」と言うことになるであろう（図表 67）。

## 国際競争力をもった東京の実現

- 東京のグランドデザイン作成
  - センターコアエリアの空間再編計画
  - 都市創成重点エリアの指定・強化
- <ベースとしての施策>
- 災害対応力の強化
  - 環境制約との整合
  - 高齢化社会への対応

国際金融特区（新成長戦略では国際戦略総合特区に名称が変わる）などのエリアで東京の強みをどのように伸ばしていくかが課題になる。そのためにはグランドデザインをつくり、具体的な重点エリアをつくる必要がある。災害・環境・高齢化などの避けて通れない問題にも立ち向かわなければならない。

## 全壊棟数分布と焼失棟数分布の比較

向こう 30 年間に東京を襲うマグニチュード 7.3 の直下型地震が発生する確率は 7 割である。その時、どこが壊れるのか。下町地域は震度 6~7 で相当倒れるであろう。一方、有名な山手

線沿いにある木造密集地域は焼けるだろう（図表 68）。こうしたことが分かっているが、これにどこまで対応できるのかも大きな課題である。

## 東京は？

- 不死身か
- ロンドンか、パリか
- ニューヨークか
- コペンハーゲンか
- そして、ローマか

東京はこれからどのようなようになるか。今のままでいけるのか。ロンドン型かパリ型か。つまり、ロンドン・パリのように中央集権型の首都としてそれなりに規模を保てるのか。ニューヨークのように世界のトップをいけるか。あるいは、かつてデンマークは世界を支配していたが、いまや北欧の一国になってしまったように、2030年～2035年に日本の力が落ち、東京もコペンハーゲンのようなようになるのか。しかし、『モノクル』という雑誌の都市ランキングによると、住みやすいコペンハーゲンが現在ナンバーワンである。従って、東京は「力はないが住みやすい」ということになるのかも知れない。そして、ローマ。都市が膨張して崩壊した有名な都市であるが、飽食の後に崩壊した都市ということで、何かにはなる筈である。

(図表 1)

## 21世紀の国家の姿

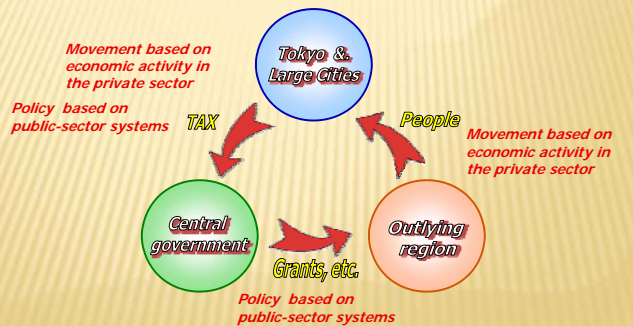
都市と地方はどのような関係になればよいか  
成熟経済の下での都市のヴィジョンとは何か  
均衡ある発展、分散政策の結末をどう生かすか  
国際競争力を前提とした都市政策・国土政策  
地域特性と役割に応じた政策立案と施策実行  
<キーワード>

集積とコンパクト化 ≒ 選択と集中  
産業構造の変化 vs 地域自立の産業  
集約生産的地域 vs 非生産的地域  
規制・誘導 vs 創生・活用  
**大胆な発想の転換と新たな制度設計**

(図表 2)

### 今までの国家運営の仕組み

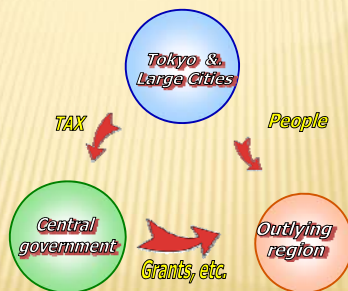
都市と地方は持ちつ持たれつの依存関係にあった  
(中央政府、大都市、地方) 戦後の経済成長下



(©Hiroo Ichikawa)

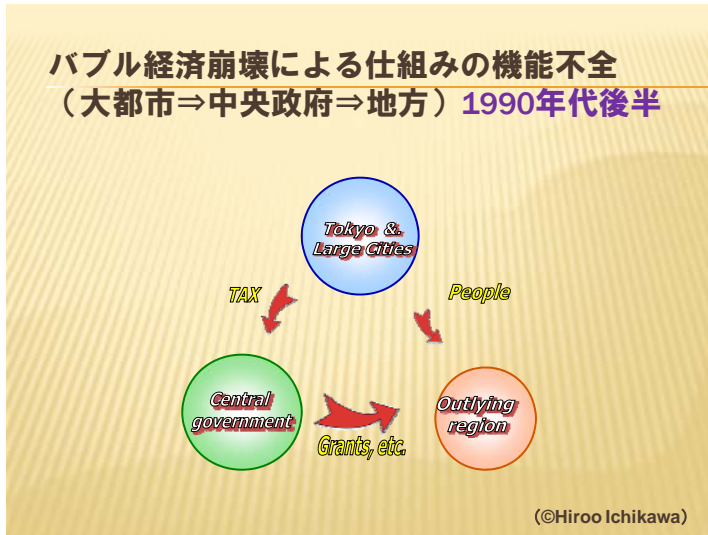
(図表 3)

バブル経済崩壊による仕組みの機能不全  
(大都市⇒中央政府⇒地方) 1990年代後半



(©Hiroo Ichikawa)

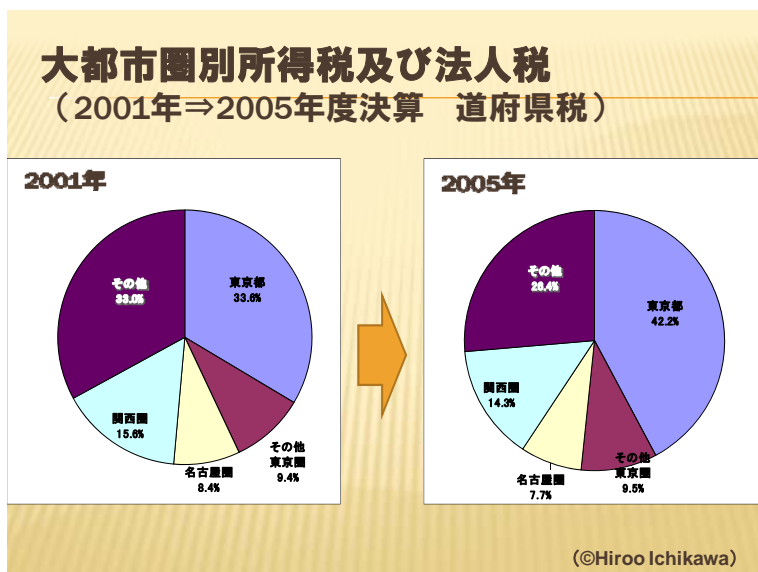
(図表 4)



(図表 5)

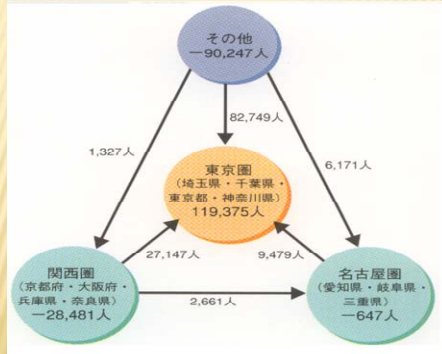


(図表 6)



(図表 7)

## 大都市間人口移動 (2002年)



(首都圏白書)

(図表 8)

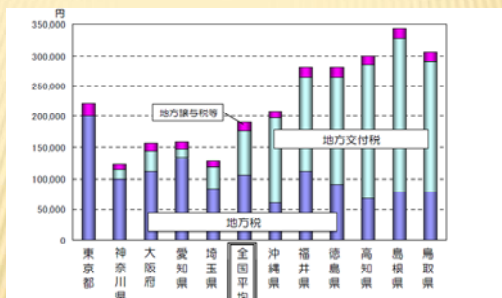
## 広域ブロック別のシェア (2008年)

	(1)	(2)	(3)	(4) (3-1)	(5)		(6)	
	国税	地方税	国から地方への移転額 (地方交付税+地方譲与税+国庫支出金)	国から地方への純移転額	圏域GDP (対全国シェア)		人口 (対全国シェア)	
	億円	億円	億円	億円	億円	%	千人	%
北海道	11,285	13,282	22,601	11,315	184,584	3.5	5,535	4.3
東北圏	21,709	28,646	42,471	20,762	422,801	8.1	11,823	9.3
首都圏	258,914	159,629	47,240	▲ 211,674	1,956,430	37.6	42,848	33.6
北陸圏	7,228	9,123	9,809	2,581	126,716	2.4	3,081	2.4
中部圏	54,707	57,903	25,210	▲ 29,497	778,408	15.0	17,349	13.6
近畿圏	75,380	62,883	38,144	▲ 37,237	813,206	15.6	20,839	16.3
中国圏	20,504	20,977	23,666	3,163	298,597	5.7	7,600	6.0
四国圏	9,241	9,739	14,973	5,733	135,348	2.6	4,014	3.1
九州圏	25,796	30,891	45,440	19,644	450,205	8.7	13,224	10.4
沖縄県	2,456	2,511	6,262	3,806	36,620	0.7	1,376	1.1
全国計	487,220	395,585	275,816	▲ 211,404	5,202,915	100.0	127,692	100.0
東京圏	241,534	136,581	31,380	▲ 210,154	1,650,198	31.7	34,990	27.4
関西圏	70,284	56,237	31,515	▲ 38,768	719,002	13.8	18,425	14.4
名古屋圏	41,311	39,703	13,871	▲ 27,440	527,654	10.1	11,378	8.9
計	353,129	232,520	76,766	▲ 276,363	2,896,854	55.7	64,793	50.7

(首都圏白書)

(図表 9)

## 人口一人あたりの一般財源額 (2005年度決算 道府県税)



(東京自治制度懇談会資料)



(図表 10)

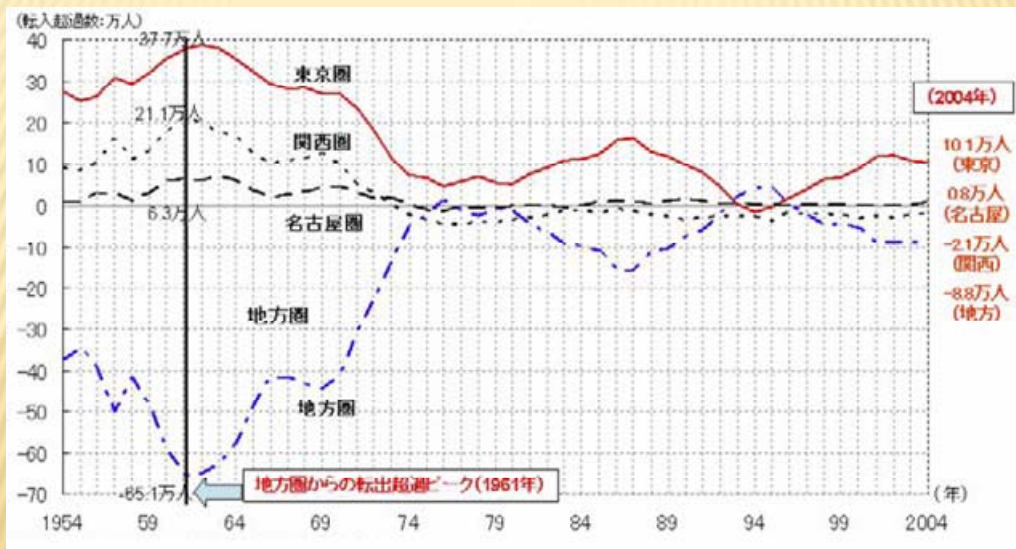
## 全国総合開発計画の推移(1962年-1999年)

	全国総合開発計画 (全総)	新全国総合開発計画 (新全総)	第三次全国総合開発 計画 (三全総)	第四次全国総合開発 計画 (四全総)	21世紀の国土の グランドデザイン
開議決定	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日
策定時の 内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣 (主要産業:製造業⇒サービス産業)	中曽根内閣	橋本内閣
背景	1 高度成長経済への 移行 2 過大都市問題、所 得格差の拡大 3 所得倍増計画(大 西洋ベルト地帯構想 ) <b>(東京、名古屋、大阪)</b>	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市 集中 3 情報化、国際化、技 術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口、産業の地方 分散の兆し 3 国土資源、エネル ギー等の有限性の顕 在化	1 人口、諸機能の東 京一極集中 2 産業構造の急速な 変化等により、地方 圏での雇用問題の深 刻化 3 本格的国際化の進 展	1 地球時代(地球環 境問題、大競争、アジ ア諸国との交流) 2 人口減少・高齢化 時代 3 高度情報化時代
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年からおおむね 10年間	おおむね平成12年 (2000年)	平成22年から27年 (2010-2015年)
基本目標	<b>地域間の均衡ある発展</b>	豊かな環境の創造	人間居住の 総合的環境の整備	<b>多極分散型国土の構築 (全国に小東京を育成)</b>	多軸型国土構造 形成の基礎づくり
開発方式 等	<b>拠点開発構想</b> 目標達成のため工業の分散 を図ることが必要であり、東 京等の既成大集積と関連させ つつ開発拠点を配置し、交通 通信施設によりこれを有機的 に連絡させ相互に影響させると 同時に、周辺地域の特性を生 かしながら遠視反応的に開 発をすすめる、地域間の均衡あ る発展を実現する。	<b>大規模プロジェクト 構想</b> 新幹線、高速道路等のネッ トワークを整備し、大規模プ ロジェクトを推進することによ り、国土利用の偏在を是正し、 過密過疎、地域格差を解消す る。	<b>定住構想</b> 大都市への人口と産業の集 中を抑制する一方、地方を振 興し、過密過疎問題に対処し ながら、全国土の利用の均衡 を図りつつ人間居住の総合的 環境の形成を図る。	<b>交流ネットワーク構想</b> 多極分散型国土を構築する ため、①地域の特性を生かし つつ、創意と工夫により地域 整備を推進、②基幹的交通、 情報・通信体系の整備を全国 からあるいは国の先導的な指 針に基づき全国にわたって推 進、③多様な交流の機会を国、 地方、民間諸団体の連携によ り形成。	<b>参加と連携</b> 多様な主体の参加と地域連 携による国土づくり (4つの戦略) 1 多自然居住地域(小都市、 農山漁村、中山間地域等) の創出 2 大都市のリノベーション(大 都市空間の修復、更新、 <b>(地域区分:東京都市圏)</b> ) 3 地域連携軸(軸状に連なる 地域連携のまとまり)の策 定 4 広域国際交流圏(世界的な 交流機能を有する圏域の形 成)

(国土交通省国土局資料)

(図表 11)

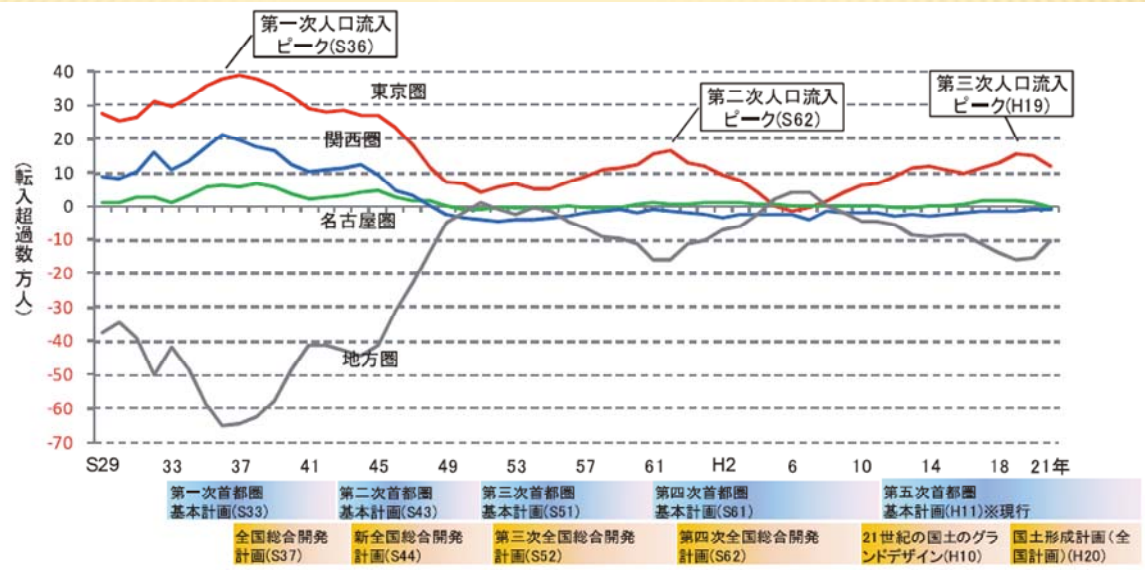
## 大都市圏への人口流入状況(1954年-2004年)



(国土交通省国土局資料)

(図表 12)

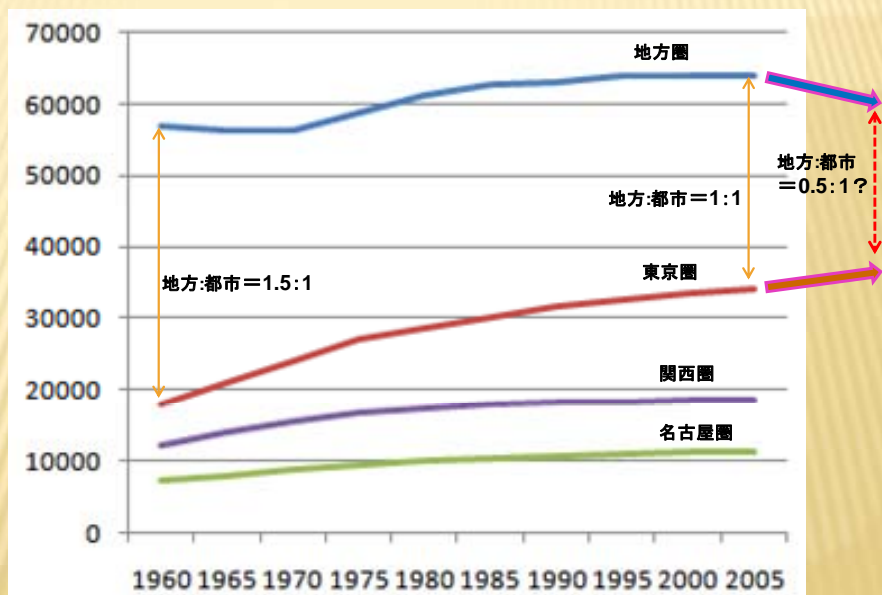
## 大都市圏の人口動向と計画(1954年－2009年)



(国土交通省国土局資料)

(図表 13)

## 都市圏の人口は益々増加し、地方は衰退を続ける

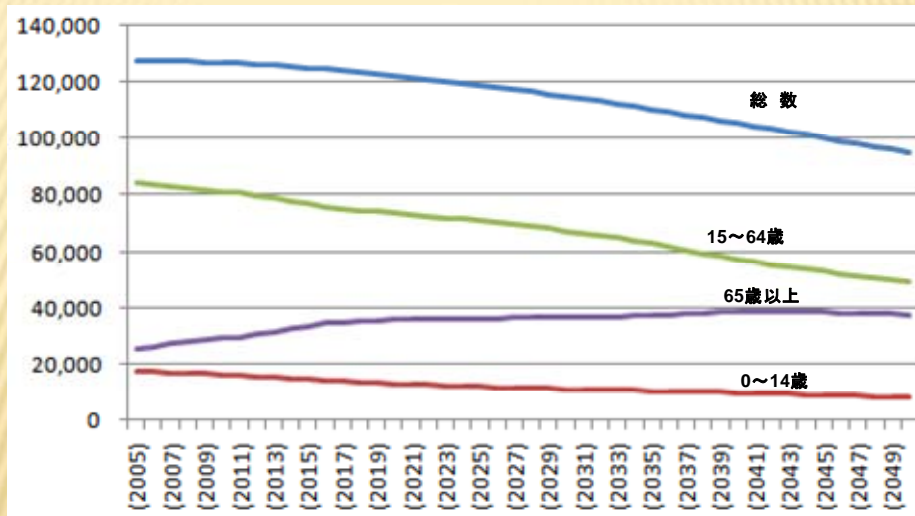


(国立社会保障・人口問題研究所)



(図表 14-1)

## 日本の人口推移 (2005年-2050年)

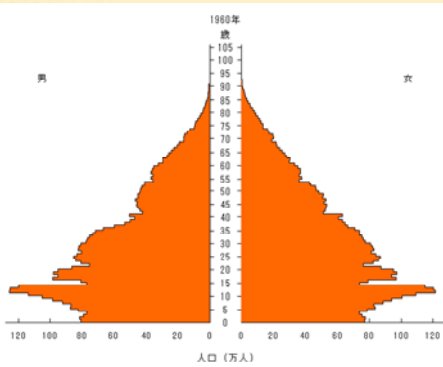


(中位推計値)

(国立社会保障・人口問題研究所)

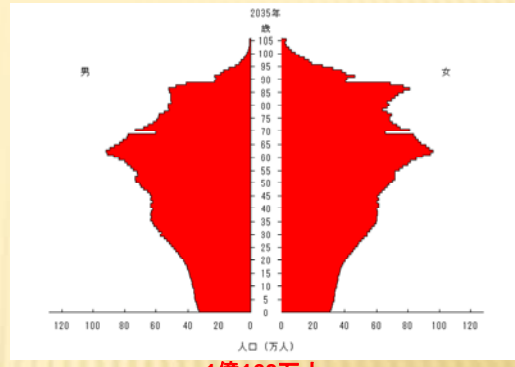
(図表 14-2)

戦後最大の経済成長へー1960年



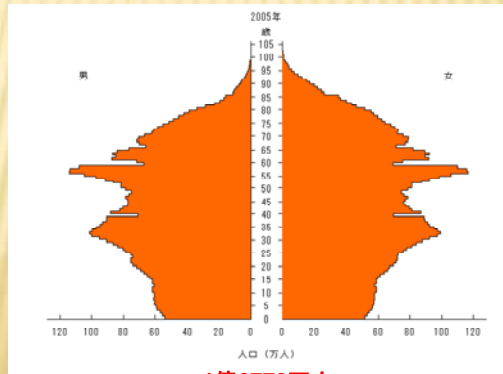
9340万人

高齢化が進展しコンパクト型国家への移行ー2035年



1億160万人

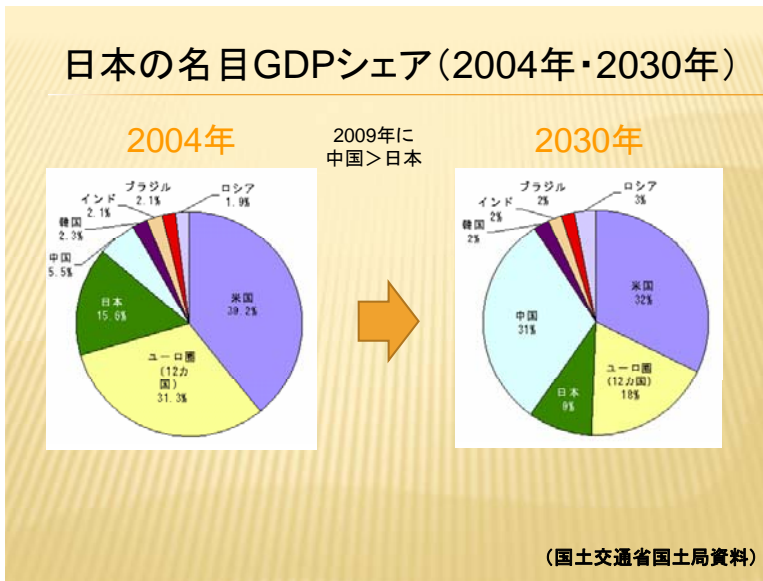
バブル経済崩壊後の成熟経済への移行ー2005年



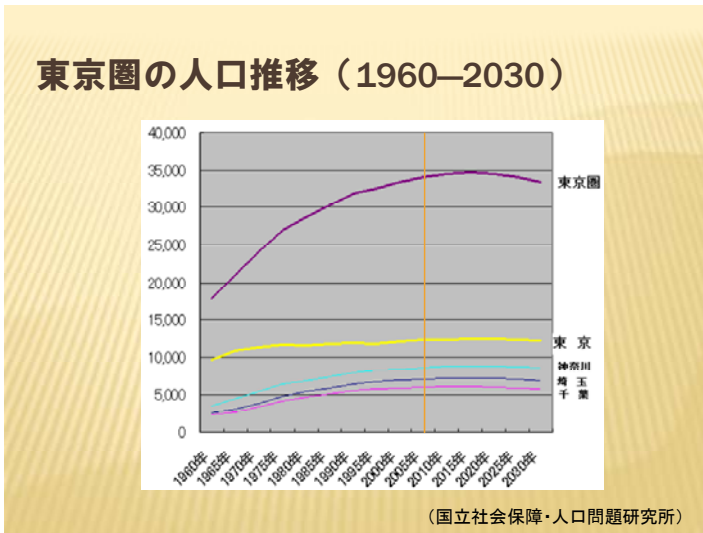
1億2770万人

(国立社会保障・人口問題研究所)

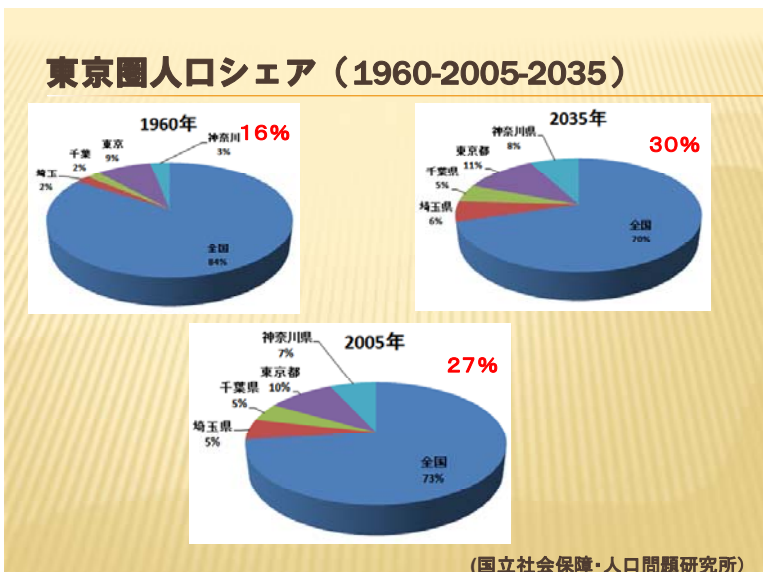
(図表 15)



(図表 16)

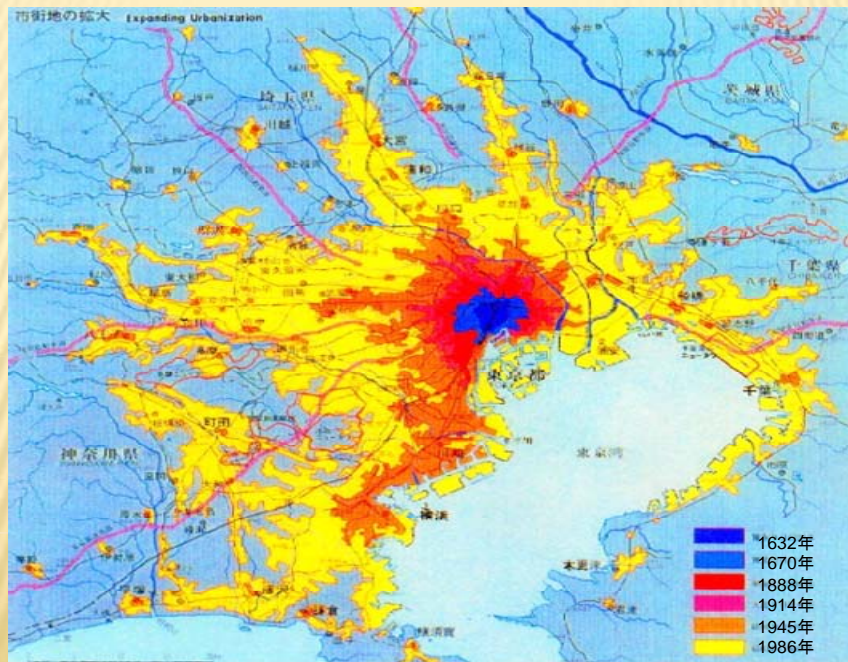


(図表 17)



(図表 18)

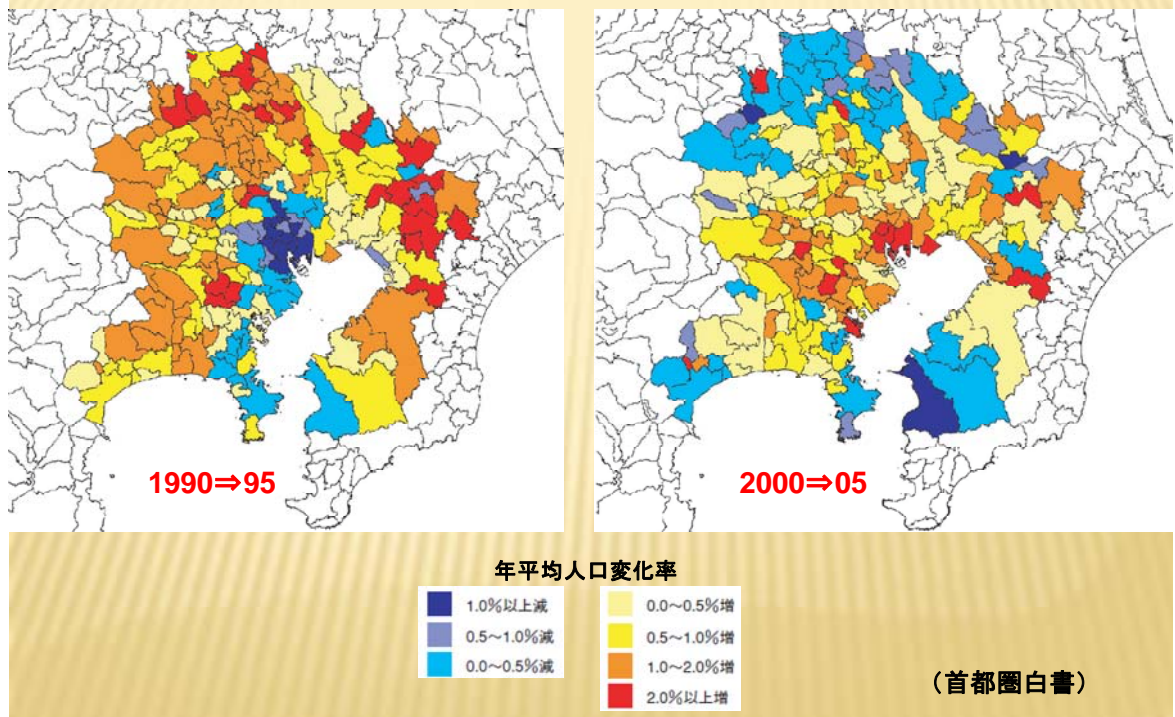
## 東京圏の市街地の拡大（1632-1986）



(東京都資料)

(図表 19-1)

## 近郊整備地帯内人口増減（1990-2005）



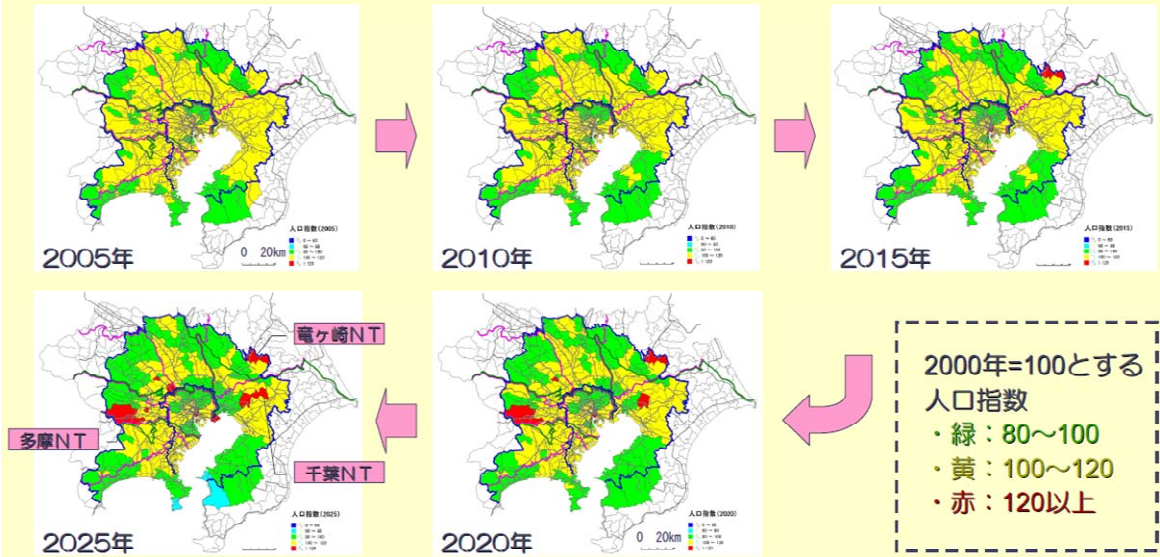
(首都圏白書)



(図表 19-2)

## 近郊整備地帯内人口増減推計(2005-2025)

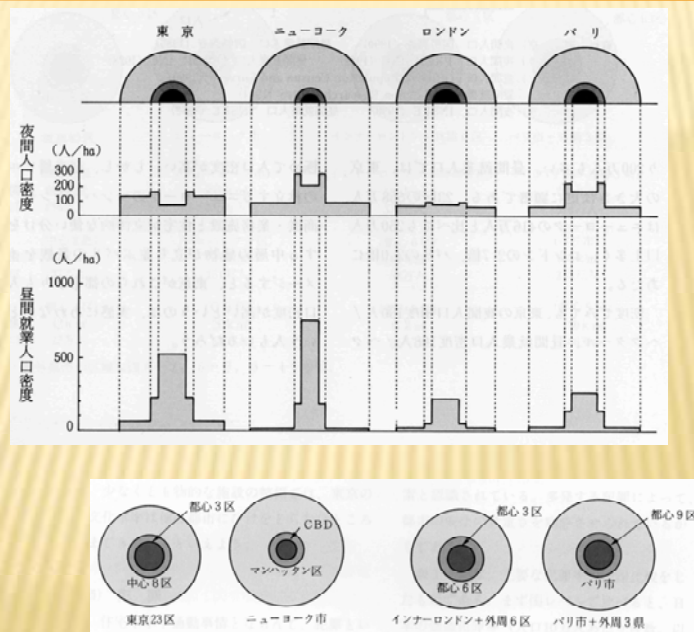
国立社会保障・人口問題研究所の推計(2003)は2015年に都市圏の人口減少が始まり、都心北部でも人口減少が起きると予想している。ただし都心南西部は依然として増加。



((財)計量計画研究所資料)

(図表 20)

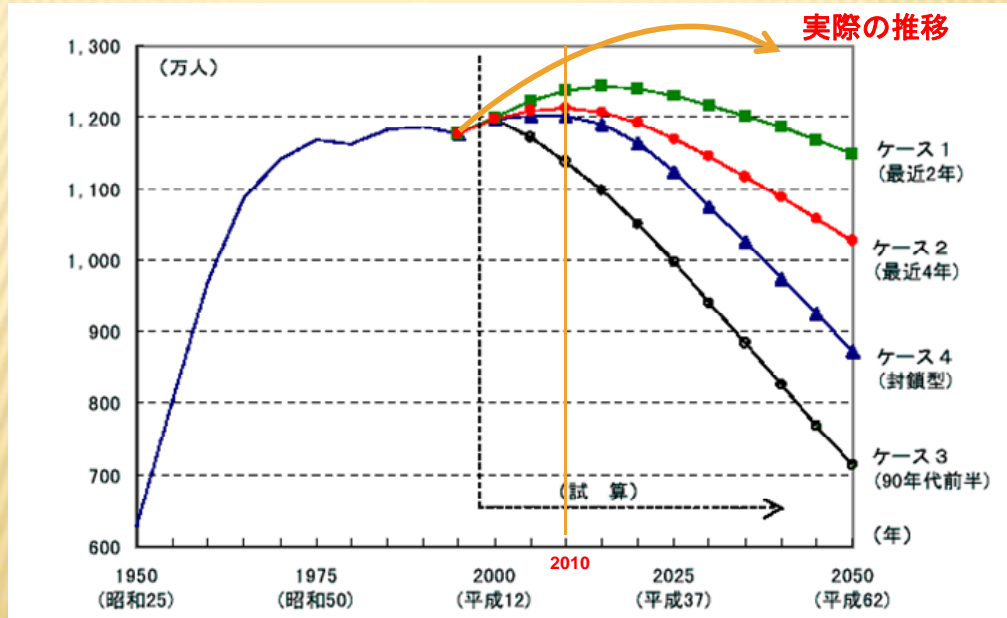
## 4大都市の都心人口 (1990年)



(『東京都市白書91』)

(図表 21)

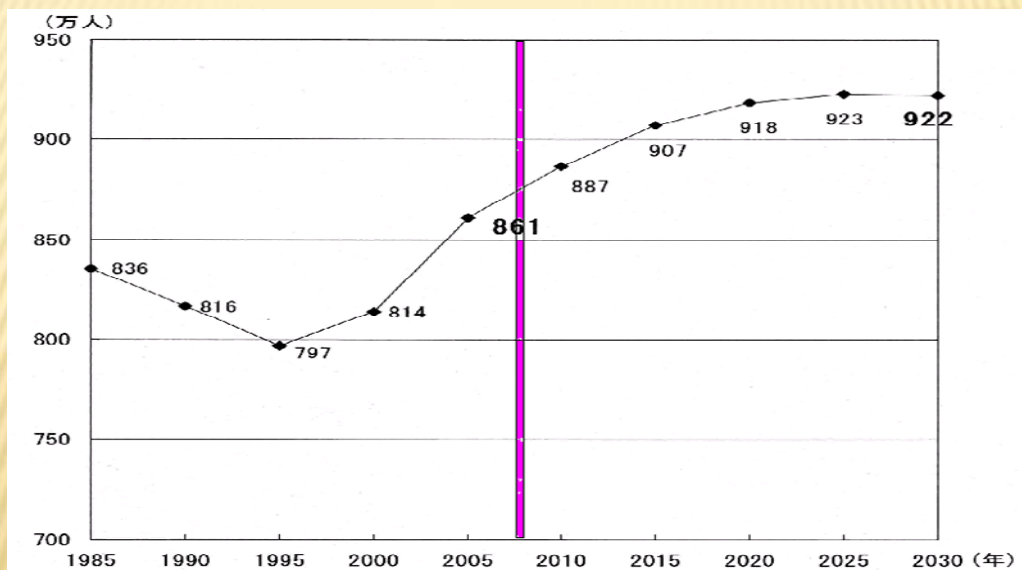
## 人口の推移（2000年当時と現在）



(©Hiroo Ichikawa、東京都資料)

(図表 22)

## 区部人口推移予測

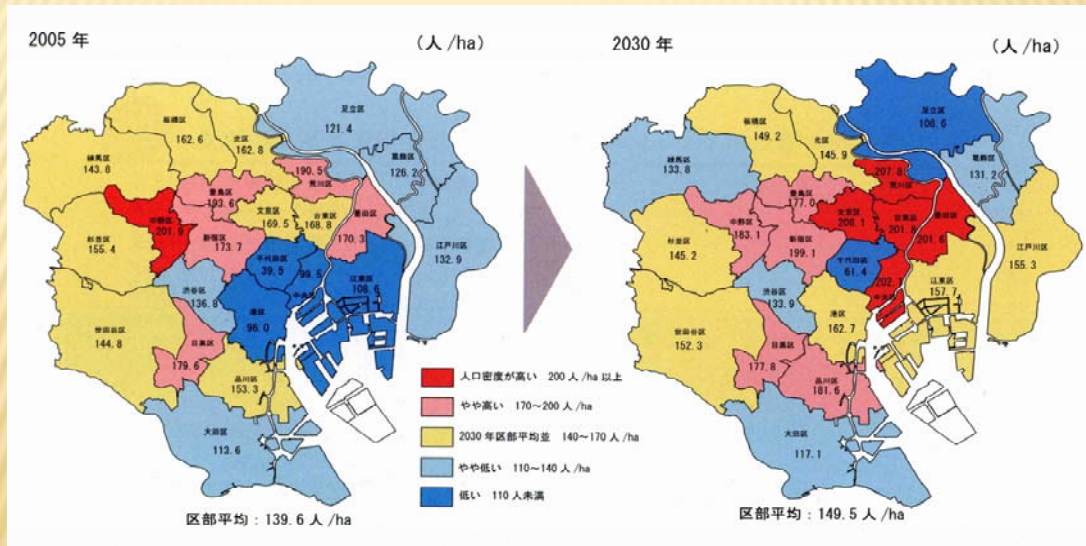


注) 日本人は、国立人間研データをベースにコーホート要因法、外国人は登録人口の増減により予測

(2030年の東京~趨勢予測による姿~)

(図表 23)

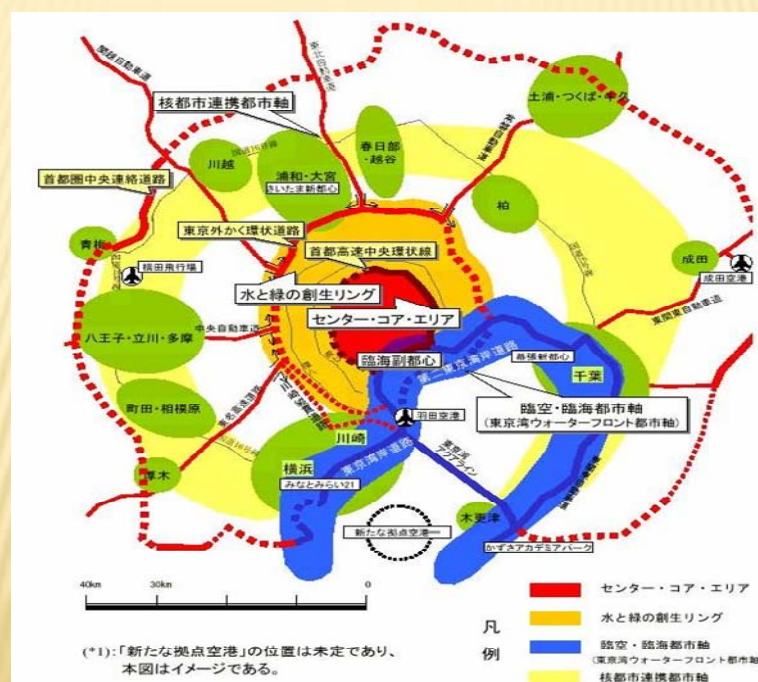
## 2030年の都心居住人口



(2030年の東京~趨勢予測による姿~森記念財団)

(図表 24)

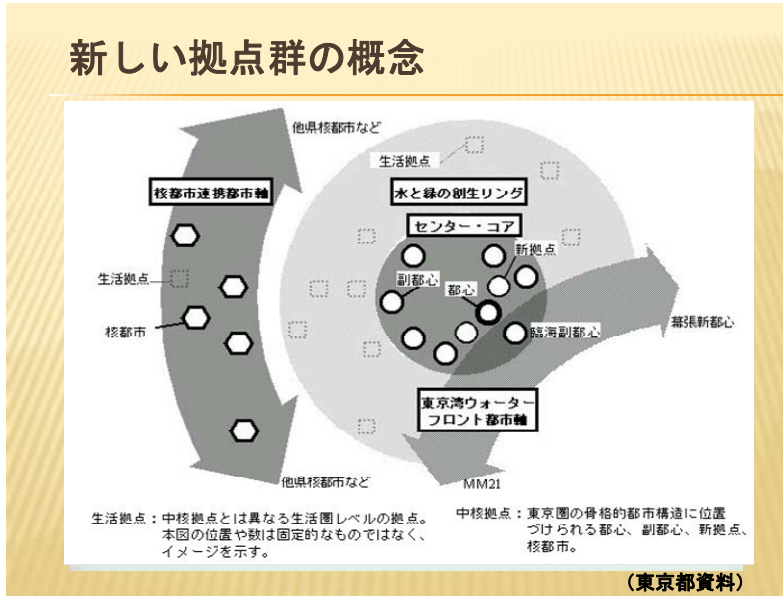
## 首都圏メガロポリス構想



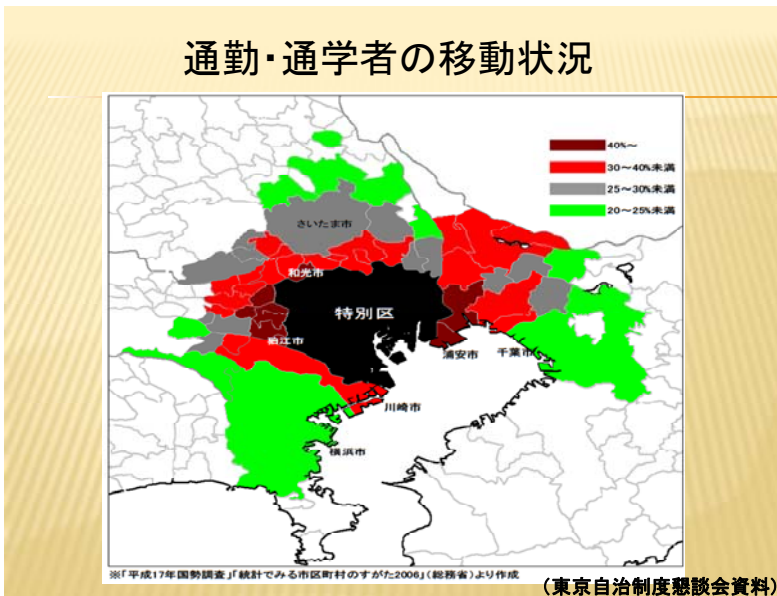
(東京都資料)



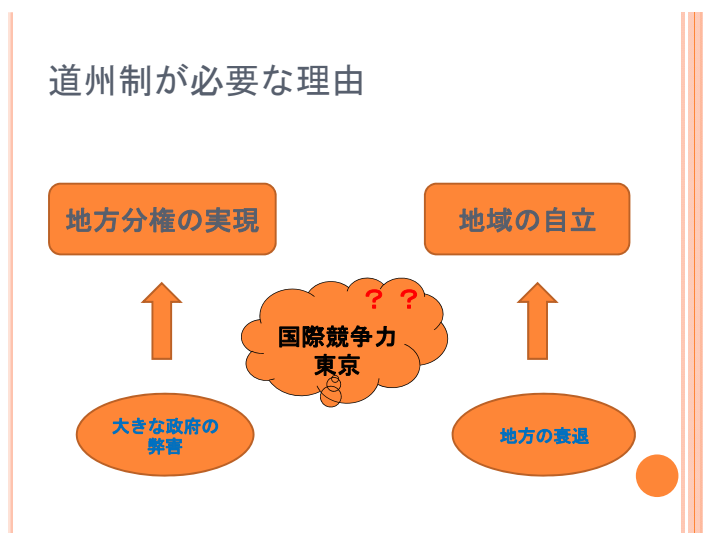
(図表 25)



(図表 26)

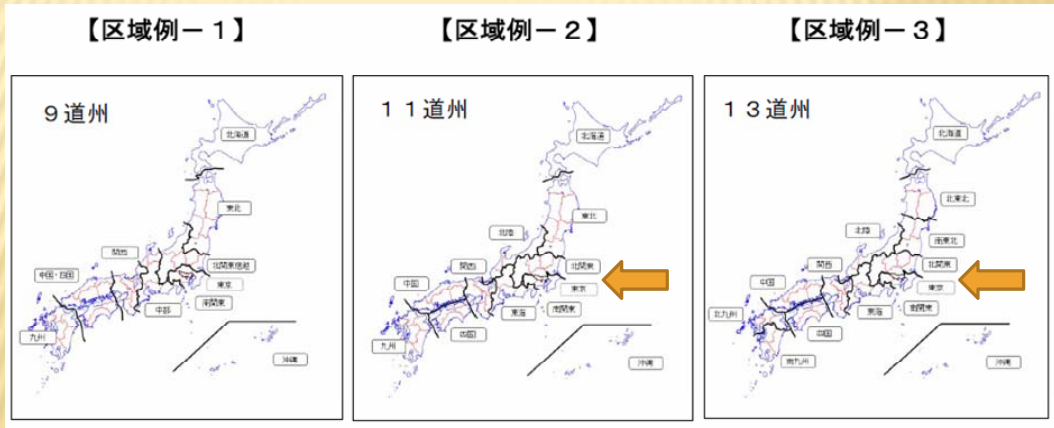


(図表 27)



(図表 28)

## 道州の区割り例

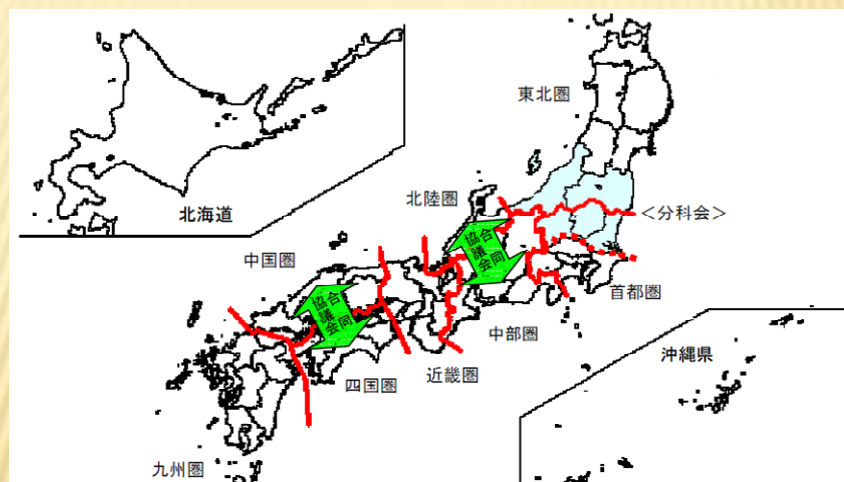


気になる均衡ある財政バランス論

(地方制度調査会資料)

(図表 29)

## 国土形成計画（ブロック割）

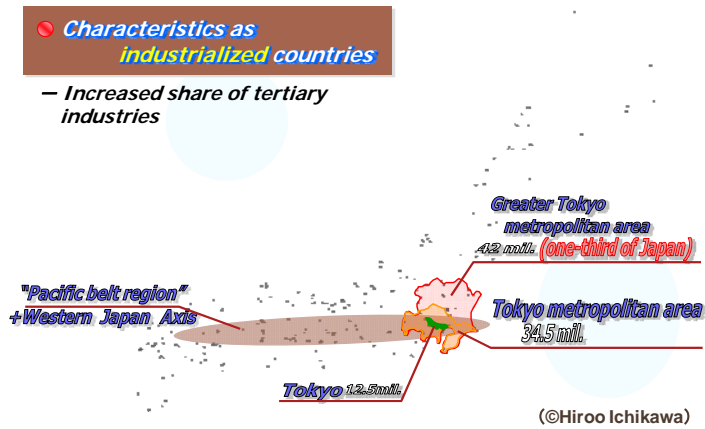


(国土交通省資料)



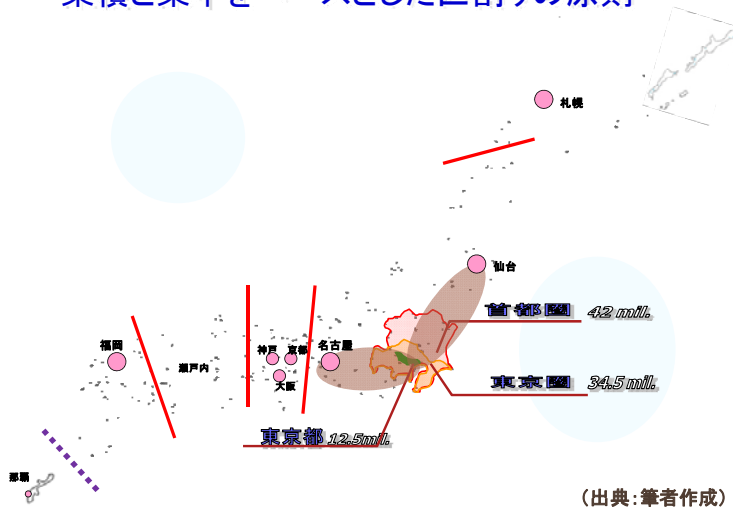
(図表 30)

### 大都市への集中パターンと開発軸



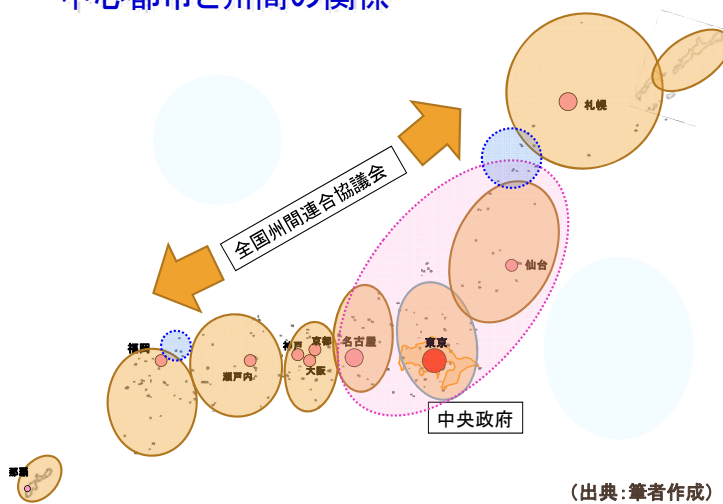
(図表 31)

### 集積と集中をベースとした区割りの原則



(図表 32)

### 中心都市と州間の関係



(図表 33)

## 東京特別州の4つの圏域設定のベース



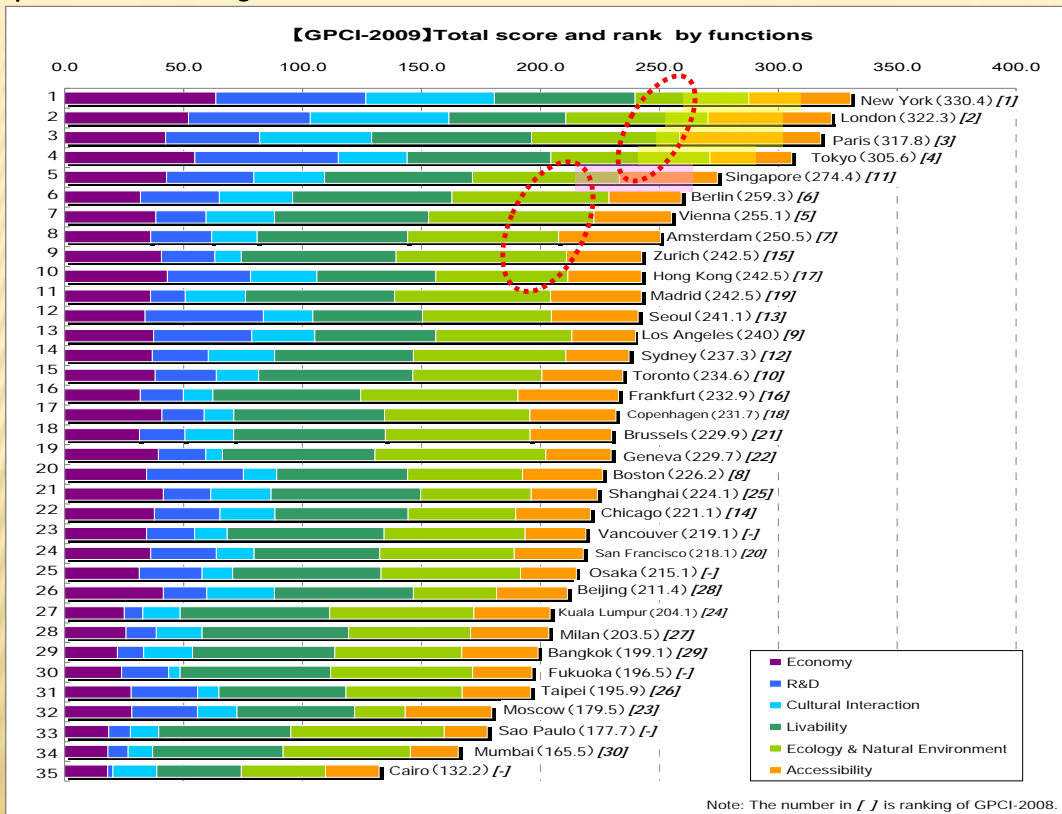
(出典:筆者作成)

(図表 34)



(图表 35)

Comprehensive Ranking 2009



(图表 36)

Function-specific Ranking 2009

New York, London, and Paris

Rank	Total Score	Economy	R & D	Cultural	Livability	Environment	Accessibility
1	New York 330.4	New York 63.6	New York 63.0	London 58.2	Paris 67.2	Geneva 71.8	Paris 59.3
2	London 322.3	Tokyo 54.7	Tokyo 60.3	New York 54.1	Berlin 67.0	Zurich 71.7	London 64.8
3	Paris 317.8	London 52.1	London 51.2	Paris 47.0	Vancouver 65.9	Vienna 69.6	Amsterdam 42.9
4	Tokyo 305.6	Hong Kong 43.2	Seoul 49.7	Berlin 30.8	Zurich 65.1	Tokyo 67.0	New York 42.9
5	Singapore 274.4	Singapore 42.8	Los Angeles 41.3	Singapore 29.7	Toronto 64.9	Berlin 66.1	Frankfurt 42.3
6	Berlin 259.3	Paris 42.5	Boston 40.7	Tokyo 28.9	Vienna 64.9	Frankfurt 66.0	Singapore 41.2
7	Vienna 255.1	Beijing 41.5	Paris 39.5	Vienna 28.7	Geneva 64.2	Madrid 65.7	Madrid 38.2
8	Amsterdam 250.5	Shanghai 41.4	Singapore 36.7	Beijing 28.5	Brussels 63.9	Sao Paulo 64.5	Seoul 36.6
9	Zurich 242.5	Copenhagen 40.9	Hong Kong 34.9	Hong Kong 27.9	Copenhagen 63.4	Sydney 64.1	Moscow 36.3
10	Hong Kong 242.5	Zurich 40.7	Berlin 33.2	Sydney 27.9	Amsterdam 63.3	Amsterdam 63.4	Copenhagen 36.1
11	Madrid 242.5	Geneva 39.4	Taipei 27.9	Los Angeles 26.4	Fukuoka 63.3	Paris 62.3	Tokyo 34.3
12	Seoul 241.1	Vienna 38.3	Chicago 27.6	Shanghai 25.4	Kuala Lumpur 62.9	Singapore 61.8	Brussels 34.2
13	Los Angeles 240	Toronto 38.1	San Francisco 27.5	Madrid 25.3	Shanghai 62.9	Copenhagen 61.1	Toronto 33.9
14	Sydney 237.3	Chicago 37.8	Moscow 27.5	Chicago 23.1	Madrid 62.6	Brussels 60.8	Boston 33.7
15	Toronto 234.6	Los Angeles 37.4	Osaka 26.4	Seoul 20.7	Osaka 62.4	Kuala Lumpur 60.5	Milan 32.9
16	Frankfurt 232.9	Sydney 36.9	Amsterdam 25.7	Bangkok 20.5	Frankfurt 62.2	London 59.8	Vienna 32.6
17	Copenhagen 231.7	San Francisco 36.2	Toronto 25.7	Brussels 20.4	Singapore 62.2	Fukuoka 59.7	Bangkok 32.1
18	Brussels 229.9	Amsterdam 36.1	Sydney 23.6	Milan 19.1	Milan 61.6	Vancouver 59.4	Kuala Lumpur 32.1
19	Geneva 229.7	Madrid 36.1	Zurich 22.5	Amsterdam 19.1	Tokyo 60.4	Osaka 58.7	Chicago 31.5
20	Boston 226.2	Boston 34.5	Vienna 21.1	Cairo 18.4	Bangkok 59.8	Los Angeles 57.1	Zurich 31.5
21	Shanghai 224.1	Vancouver 34.5	Vancouver 20.2	Toronto 17.8	New York 59.1	San Francisco 56.5	Hong Kong 30.9
22	Chicago 221.1	Seoul 33.9	Shanghai 19.9	Moscow 16.7	Beijing 58.5	Hong Kong 55.5	Berlin 30.4
23	Vancouver 219.1	Berlin 31.9	Geneva 19.9	San Francisco 15.9	Sydney 58.3	Toronto 54.3	Beijing 29.8
24	San Francisco 218.1	Frankfurt 31.7	Fukuoka 19.8	Kuala Lumpur 15.7	Chicago 56.0	Seoul 54.1	San Francisco 29.1
25	Osaka 215.1	Brussels 31.4	Brussels 19.2	Boston 14.0	Sao Paulo 55.5	Mumbai 53.6	Taipei 28.8
26	Beijing 211.4	Osaka 31.3	Frankfurt 18.2	Vancouver 13.7	Boston 55.0	Bangkok 53.3	Shanghai 27.9
27	Kuala Lumpur 204.1	Moscow 28.2	Beijing 18.2	Osaka 12.9	Mumbai 54.8	Milan 51.3	Geneva 27.5
28	Milan 203.5	Taipei 28.0	Copenhagen 17.8	Copenhagen 12.4	Taipei 53.5	Taipei 48.8	Los Angeles 26.8
29	Bangkok 199.1	Milan 25.8	Madrid 14.6	Frankfurt 12.3	San Francisco 52.8	Boston 48.4	Sydney 26.6
30	Fukuoka 196.5	Kuala Lumpur 25.1	Milan 12.8	Sao Paulo 11.8	Los Angeles 51.0	New York 47.7	Vancouver 25.5
31	Taipei 195.9	Fukuoka 23.9	Bangkok 11.1	Zurich 11.0	Hong Kong 50.1	Shanghai 46.5	Fukuoka 24.9
32	Moscow 179.5	Bangkok 22.2	Sao Paulo 9.2	Mumbai 10.2	Moscow 49.4	Chicago 45.2	Osaka 23.5
33	Sao Paulo 177.7	Sao Paulo 18.5	Mumbai 8.4	Taipei 9.0	London 49.1	Cairo 35.0	Cairo 22.5
34	Mumbai 165.5	Mumbai 18.3	Kuala Lumpur 7.8	Geneva 7.0	Seoul 46.2	Beijing 35.4	Mumbai 20.1
35	Cairo 132.2	Cairo 18.0	Cairo 2.3	Fukuoka 4.7	Cairo 35.5	Moscow 21.3	Sao Paulo 18.1



(図表 37)

Function-specific Ranking 2009													Tokyo	
Rank	Total Score	Economy		R & D		Cultural		Livability		Environment		Accessibility		
1	New York 330.4	New York 63.6	New York 63.0	London 58.2	Paris 67.2	Geneva 71.8	Paris 59.3							
2	London 322.3	Tokyo 54.7	Tokyo 60.3	New York 54.1	Berlin 67.0	Zurich 71.7	London 51.8							
3	Paris 317.8	London 52.1	London 51.2	Paris 47.0	Vancouver 65.9	Vienna 69.6	Amsterdam 42.9							
4	Tokyo 305.6	Hong Kong 43.2	Seoul 49.7	Berlin 30.8	Zurich 65.1	Tokyo 67.0	New York 42.9							
5	Singapore 274.4	Singapore 42.8	Los Angeles 41.3	Singapore 29.7	Toronto 64.9	Berlin 66.1	Frankfurt 42.3							
6	Berlin 259.3	Paris 42.5	Boston 40.7	Tokyo 28.9	Vienna 64.9	Frankfurt 66.0	Singapore 41.2							
7	Vienna 255.1	Beijing 41.5	Paris 39.5	Vienna 28.7	Geneva 64.2	Madrid 65.7	Madrid 38.2							
8	Amsterdam 250.5	Shanghai 41.4	Singapore 36.7	Beijing 28.5	Brussels 63.9	Sao Paulo 64.5	Seoul 36.6							
9	Zurich 242.5	Copenhagen 40.9	Hong Kong 34.9	Hong Kong 27.9	Copenhagen 63.4	Sydney 64.1	Moscow 36.3							
10	Hong Kong 242.5	Zurich 40.7	Berlin 33.2	Sydney 27.9	Amsterdam 63.3	Amsterdam 63.4	Copenhagen 36.1							
11	Madrid 242.5	Geneva 39.4	Taipei 27.9	Los Angeles 26.4	Fukuoka 63.3	Paris 62.3	Tokyo 34.3							
12	Seoul 241.1	Vienna 38.3	Chicago 27.6	Shanghai 25.4	Kuala Lumpur 62.9	Singapore 61.8	Brussels 34.2							
13	Los Angeles 240.0	Toronto 38.1	San Francisco 27.5	Madrid 25.3	Shanghai 62.9	Copenhagen 61.1	Toronto 33.9							
14	Sydney 237.3	Chicago 37.8	Moscow 27.5	Chicago 23.1	Madrid 62.6	Brussels 60.8	Boston 33.7							
15	Toronto 234.6	Los Angeles 37.4	Osaka 26.4	Seoul 20.7	Osaka 62.4	Kuala Lumpur 60.5	Milan 32.9							
16	Frankfurt 232.9	Sydney 36.9	Amsterdam 25.7	Bangkok 20.5	Frankfurt 62.2	London 59.8	Vienna 32.6							
17	Copenhagen 231.7	San Francisco 36.2	Toronto 25.7	Brussels 20.4	Singapore 62.2	Fukuoka 59.7	Bangkok 32.1							
18	Brussels 229.9	Amsterdam 36.1	Sydney 23.6	Milan 19.1	Milan 61.6	Vancouver 59.4	Kuala Lumpur 32.1							
19	Geneva 229.7	Madrid 36.1	Zurich 22.5	Amsterdam 19.1	Tokyo 60.4	Osaka 58.7	Chicago 31.5							
20	Boston 226.2	Boston 34.5	Vienna 21.1	Cairo 18.4	Bangkok 59.8	Los Angeles 57.1	Zurich 31.5							
21	Shanghai 224.1	Vancouver 34.5	Vancouver 20.2	Toronto 17.8	New York 59.1	San Francisco 56.5	Hong Kong 30.9							
22	Chicago 221.1	Seoul 33.9	Shanghai 19.9	Moscow 16.7	Beijing 58.5	Hong Kong 55.5	Berlin 30.4							
23	Vancouver 219.1	Berlin 31.9	Geneva 19.9	San Francisco 15.9	Sydney 58.3	Toronto 54.3	Beijing 29.8							
24	San Francisco 218.1	Frankfurt 31.7	Fukuoka 19.8	Kuala Lumpur 15.7	Chicago 56.0	Seoul 54.1	San Francisco 29.1							
25	Osaka 215.1	Brussels 31.4	Brussels 19.2	Boston 14.0	Sao Paulo 55.5	Mumbai 53.6	Taipei 28.8							
26	Beijing 211.4	Osaka 31.3	Frankfurt 18.2	Vancouver 13.7	Boston 55.0	Bangkok 53.3	Shanghai 27.9							
27	Kuala Lumpur 204.1	Moscow 28.2	Beijing 18.2	Osaka 12.9	Mumbai 54.8	Milan 51.3	Geneva 27.5							
28	Milan 203.5	Taipei 28.0	Copenhagen 17.8	Copenhagen 12.4	Taipei 53.5	Taipei 48.8	Los Angeles 26.8							
29	Bangkok 199.1	Milan 25.8	Madrid 14.6	Frankfurt 12.3	San Francisco 52.8	Boston 48.4	Sydney 26.6							
30	Fukuoka 196.5	Kuala Lumpur 25.1	Milan 12.8	Sao Paulo 11.8	Los Angeles 51.0	New York 47.7	Vancouver 25.5							
31	Taipei 195.9	Fukuoka 23.9	Bangkok 11.1	Zurich 11.0	Hong Kong 50.1	Shanghai 46.5	Fukuoka 24.9							
32	Moscow 179.5	Bangkok 22.2	Sao Paulo 9.2	Mumbai 10.2	Moscow 49.4	Chicago 45.2	Osaka 23.5							
33	Sao Paulo 177.7	Sao Paulo 18.5	Mumbai 8.4	Taipei 9.0	London 49.1	Cairo 35.4	Cairo 22.5							
34	Mumbai 165.5	Mumbai 18.3	Kuala Lumpur 7.8	Geneva 7.0	Seoul 46.2	Beijing 35.0	Mumbai 20.1							
35	Cairo 132.2	Cairo 18.0	Cairo 2.3	Fukuoka 4.7	Cairo 35.5	Moscow 21.3	Sao Paulo 18.1							

(図表 38)

Function-specific Ranking 2009													Shanghai and Beijing	
Rank	Total Score	Economy		R & D		Cultural		Livability		Environment		Accessibility		
1	New York 330.4	New York 63.6	New York 63.0	London 58.2	Paris 67.2	Geneva 71.8	Paris 59.3							
2	London 322.3	Tokyo 54.7	Tokyo 60.3	New York 54.1	Berlin 67.0	Zurich 71.7	London 51.8							
3	Paris 317.8	London 52.1	London 51.2	Paris 47.0	Vancouver 65.9	Vienna 69.6	Amsterdam 42.9							
4	Tokyo 305.6	Hong Kong 43.2	Seoul 49.7	Berlin 30.8	Zurich 65.1	Tokyo 67.0	New York 42.9							
5	Singapore 274.4	Singapore 42.8	Los Angeles 41.3	Singapore 29.7	Toronto 64.9	Berlin 66.1	Frankfurt 42.3							
6	Berlin 259.3	Paris 42.5	Boston 40.7	Tokyo 28.9	Vienna 64.9	Frankfurt 66.0	Singapore 41.2							
7	Vienna 255.1	Beijing 41.5	Paris 39.5	Vienna 28.7	Geneva 64.2	Madrid 65.7	Madrid 38.2							
8	Amsterdam 250.5	Shanghai 41.4	Singapore 36.7	Beijing 28.5	Brussels 63.9	Sao Paulo 64.5	Seoul 36.6							
9	Zurich 242.5	Copenhagen 40.9	Hong Kong 34.9	Hong Kong 27.9	Copenhagen 63.4	Sydney 64.1	Moscow 36.3							
10	Hong Kong 242.5	Zurich 40.7	Berlin 33.2	Sydney 27.9	Amsterdam 63.3	Amsterdam 63.4	Copenhagen 36.1							
11	Madrid 242.5	Geneva 39.4	Taipei 27.9	Los Angeles 26.4	Fukuoka 63.3	Paris 62.3	Tokyo 34.3							
12	Seoul 241.1	Vienna 38.3	Chicago 27.6	Shanghai 25.4	Kuala Lumpur 62.9	Singapore 61.8	Brussels 34.2							
13	Los Angeles 240.0	Toronto 38.1	San Francisco 27.5	Madrid 25.3	Shanghai 62.9	Copenhagen 61.1	Toronto 33.9							
14	Sydney 237.3	Chicago 37.8	Moscow 27.5	Chicago 23.1	Madrid 62.6	Brussels 60.8	Boston 33.7							
15	Toronto 234.6	Los Angeles 37.4	Osaka 26.4	Seoul 20.7	Osaka 62.4	Kuala Lumpur 60.5	Milan 32.9							
16	Frankfurt 232.9	Sydney 36.9	Amsterdam 25.7	Bangkok 20.5	Frankfurt 62.2	London 59.8	Vienna 32.6							
17	Copenhagen 231.7	San Francisco 36.2	Toronto 25.7	Brussels 20.4	Singapore 62.2	Fukuoka 59.7	Bangkok 32.1							
18	Brussels 229.9	Amsterdam 36.1	Sydney 23.6	Milan 19.1	Milan 61.6	Vancouver 59.4	Kuala Lumpur 32.1							
19	Geneva 229.7	Madrid 36.1	Zurich 22.5	Amsterdam 19.1	Tokyo 60.4	Osaka 58.7	Chicago 31.5							
20	Boston 226.2	Boston 34.5	Vienna 21.1	Cairo 18.4	Bangkok 59.8	Los Angeles 57.1	Zurich 31.5							
21	Shanghai 224.1	Vancouver 34.5	Vancouver 20.2	Toronto 17.8	New York 59.1	San Francisco 56.5	Hong Kong 30.9							
22	Chicago 221.1	Seoul 33.9	Shanghai 19.9	Moscow 16.7	Beijing 58.5	Hong Kong 55.5	Berlin 30.4							
23	Vancouver 219.1	Berlin 31.9	Geneva 19.9	San Francisco 15.9	Sydney 58.3	Toronto 54.3	Beijing 29.8							
24	San Francisco 218.1	Frankfurt 31.7	Fukuoka 19.8	Kuala Lumpur 15.7	Chicago 56.0	Seoul 54.1	San Francisco 29.1							
25	Osaka 215.1	Brussels 31.4	Brussels 19.2	Boston 14.0	Sao Paulo 55.5	Mumbai 53.6	Taipei 28.8							
26	Beijing 211.4	Osaka 31.3	Frankfurt 18.2	Vancouver 13.7	Boston 55.0	Bangkok 53.3	Shanghai 27.9							
27	Kuala Lumpur 204.1	Moscow 28.2	Beijing 18.2	Osaka 12.9	Mumbai 54.8	Milan 51.3	Geneva 27.5							
28	Milan 203.5	Taipei 28.0	Copenhagen 17.8	Copenhagen 12.4	Taipei 53.5	Taipei 48.8	Los Angeles 26.8							
29	Bangkok 199.1	Milan 25.8	Madrid 14.6	Frankfurt 12.3	San Francisco 52.8	Boston 48.4	Sydney 26.6							
30	Fukuoka 196.5	Kuala Lumpur 25.1	Milan 12.8	Sao Paulo 11.8	Los Angeles 51.0	New York 47.7	Vancouver 25.5							
31	Taipei 195.9	Fukuoka 23.9	Bangkok 11.1	Zurich 11.0	Hong Kong 50.1	Shanghai 46.5	Fukuoka 24.9							
32	Moscow 179.5	Bangkok 22.2	Sao Paulo 9.2	Mumbai 10.2	Moscow 49.4	Chicago 45.2	Osaka 23.5							
33	Sao Paulo 177.7	Sao Paulo 18.5	Mumbai 8.4	Taipei 9.0	London 49.1	Cairo 35.4	Cairo 22.5							
34	Mumbai 165.5	Mumbai 18.3	Kuala Lumpur 7.8	Geneva 7.0	Seoul 46.2	Beijing 35.0	Mumbai 20.1							
35	Cairo 132.2	Cairo 18.0	Cairo 2.3	Fukuoka 4.7	Cairo 35.5	Moscow 21.3	Sao Paulo 18.1							

(図表 39)



(図表 40)

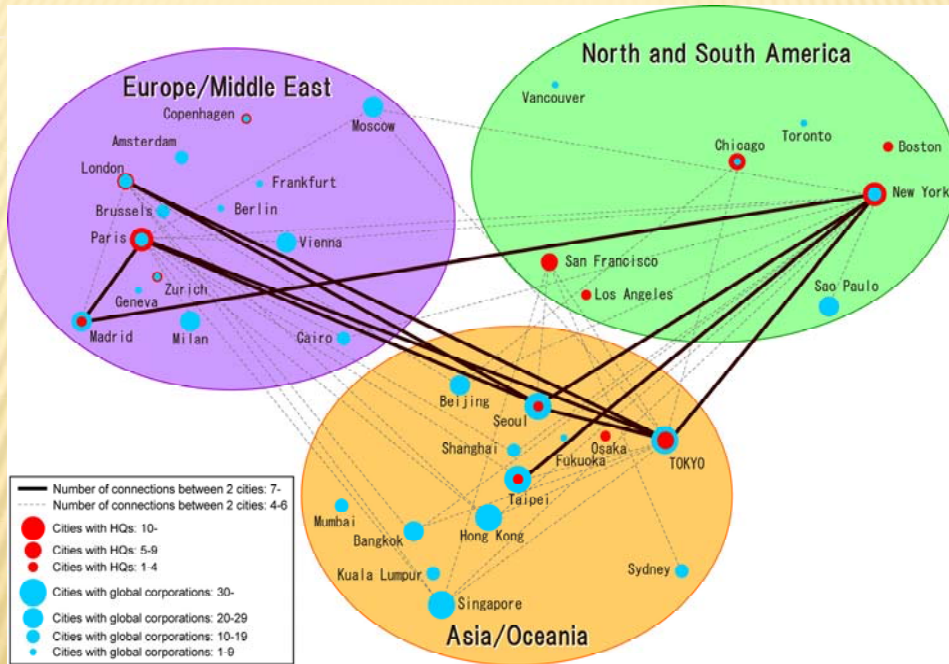
**Actor-specific Ranking 2009 New York, London, Paris, and Tokyo**

Rank	Manager	Researcher	Artist	Visitor	Resident
1	London	New York	New York	New York	New York
2	New York	London	Paris	London	Paris
3	Singapore	Tokyo	Berlin	Paris	Berlin
4	Hong Kong	Paris	London	Beijing	Tokyo
5	Shanghai	Seoul	Tokyo	Shanghai	London
6	Paris	Los Angeles	Chicago	Vienna	Amsterdam
7	Tokyo	Boston	Vienna	Tokyo	Zurich
8	Beijing	Singapore	Los Angeles	Berlin	Vienna
9	Zurich	Berlin	Amsterdam	Singapore	Copenhagen
10	Geneva	Chicago	Madrid	Hong Kong	Vancouver
11	Vienna	Hong Kong	Toronto	Madrid	Toronto
12	Amsterdam	San Francisco	Brussels	Kuala Lumpur	Geneva
13	Copenhagen	Sydney	Milan	Bangkok	Hong Kong
14	Toronto	Amsterdam	Shanghai	Brussels	Osaka
15	Madrid	Vienna	San Francisco	Amsterdam	Sydney
16	Vancouver	Zurich	Kuala Lumpur	Seoul	Fukuoka
17	Chicago	Copenhagen	Copenhagen	Toronto	Singapore
18	Seoul	Geneva	Singapore	Sydney	Chicago
19	Sydney	Moscow	Bangkok	Chicago	Brussels
20	Boston	Toronto	Frankfurt	Milan	Boston
21	Berlin	Osaka	Vancouver	Frankfurt	Frankfurt
22	Los Angeles	Brussels	Zurich	Cairo	Los Angeles
23	Brussels	Vancouver	Boston	Copenhagen	Seoul
24	Frankfurt	Shanghai	Moscow	Osaka	Shanghai
25	Kuala Lumpur	Taipei	Sydney	Vancouver	Madrid
26	San Francisco	Fukuoka	Beijing	Boston	San Francisco
27	Taipei	Beijing	Osaka	Zurich	Beijing
28	Osaka	Frankfurt	Geneva	Los Angeles	Milan
29	Bangkok	Madrid	Taipei	Taipei	Bangkok
30	Fukuoka	Bangkok	Fukuoka	San Francisco	Taipei
31	Milan	Milan	Seoul	Geneva	Kuala Lumpur
32	Moscow	Kuala Lumpur	Sao Paulo	Moscow	Mumbai
33	Mumbai	Sao Paulo	Hong Kong	Mumbai	Sao Paulo
34	Cairo	Mumbai	Mumbai	Fukuoka	Moscow
35	Sao Paulo	Cairo	Cairo	Sao Paulo	Cairo



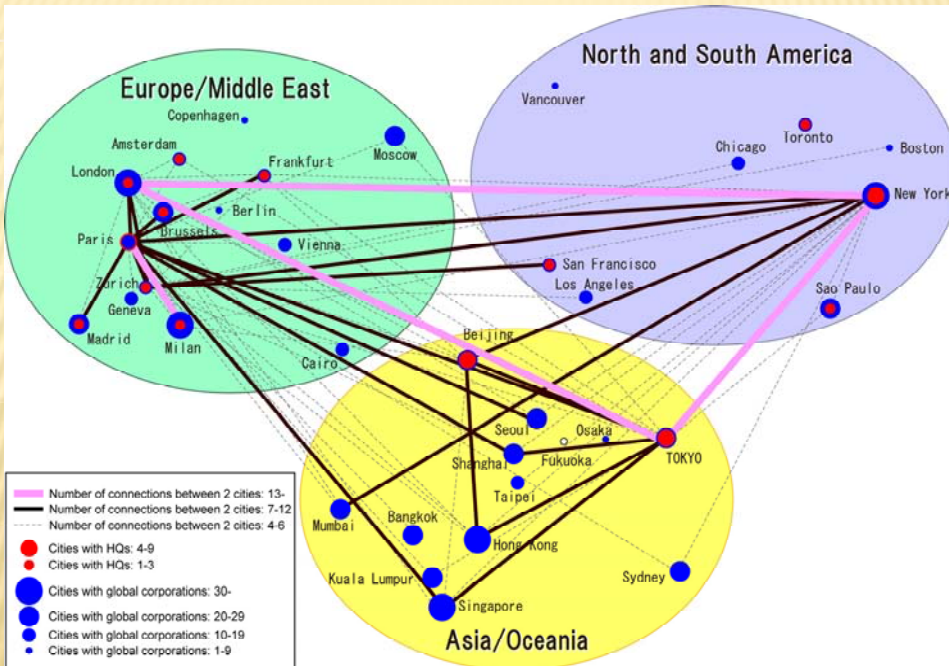
(图表 41)

Global Corporate Networks between the 35 Cities (Non-financial Companies)

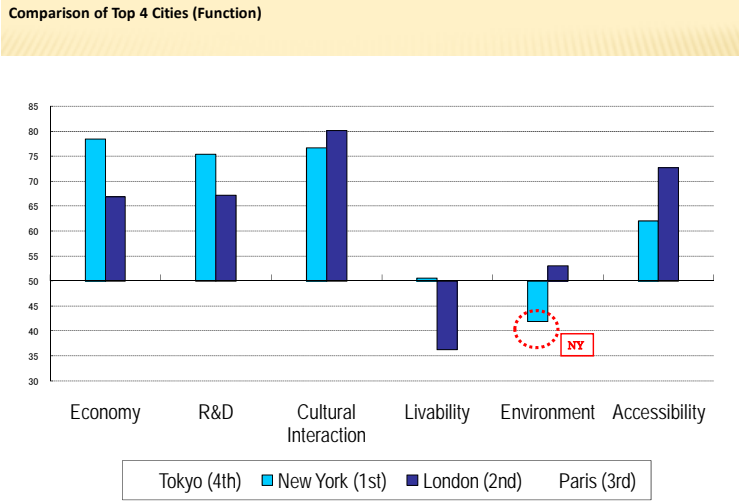


(图表 42)

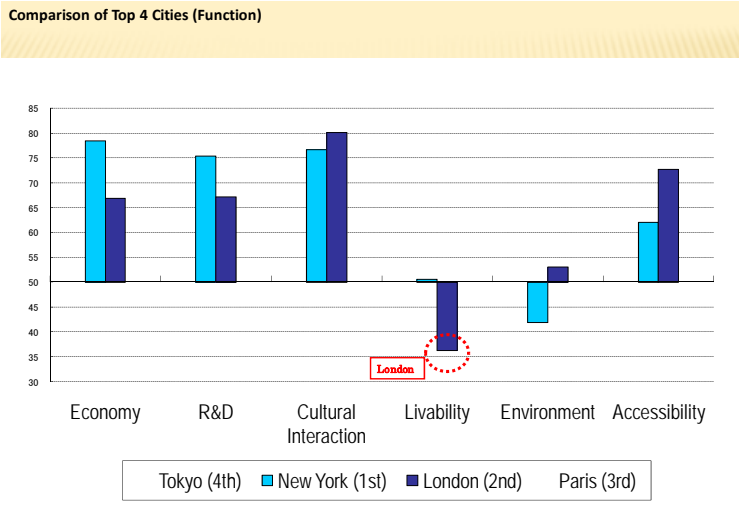
Global Corporate Networks between the 35 Cities (Financial Companies)



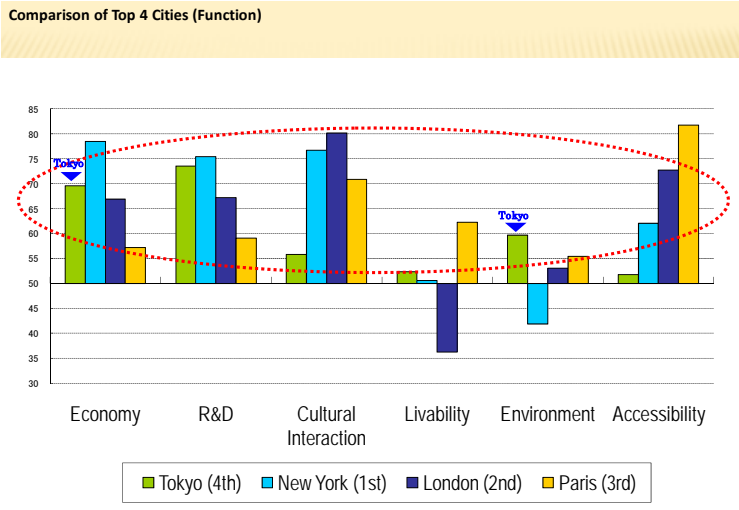
(图表 43)



(图表 44)

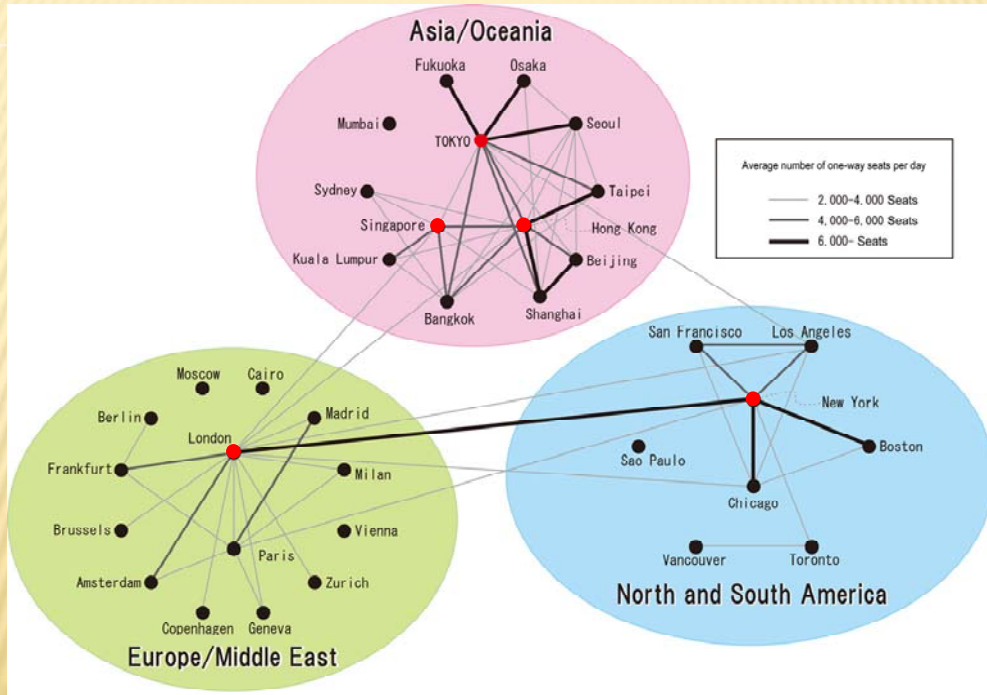


(图表 45)



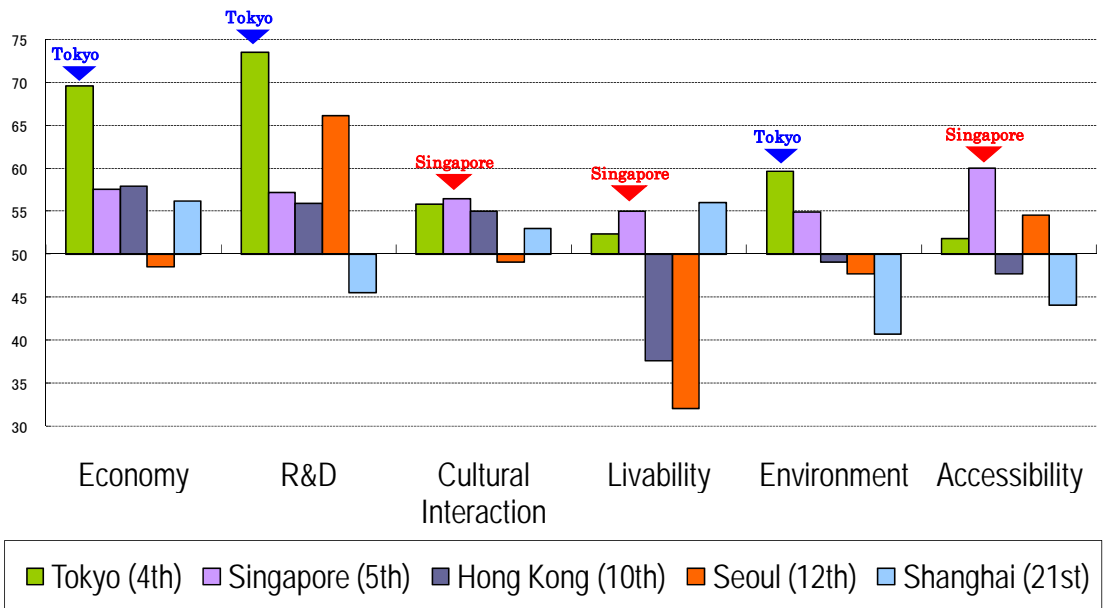
(图表 46)

Airline Flows between the 35 Cities



(图表 47)

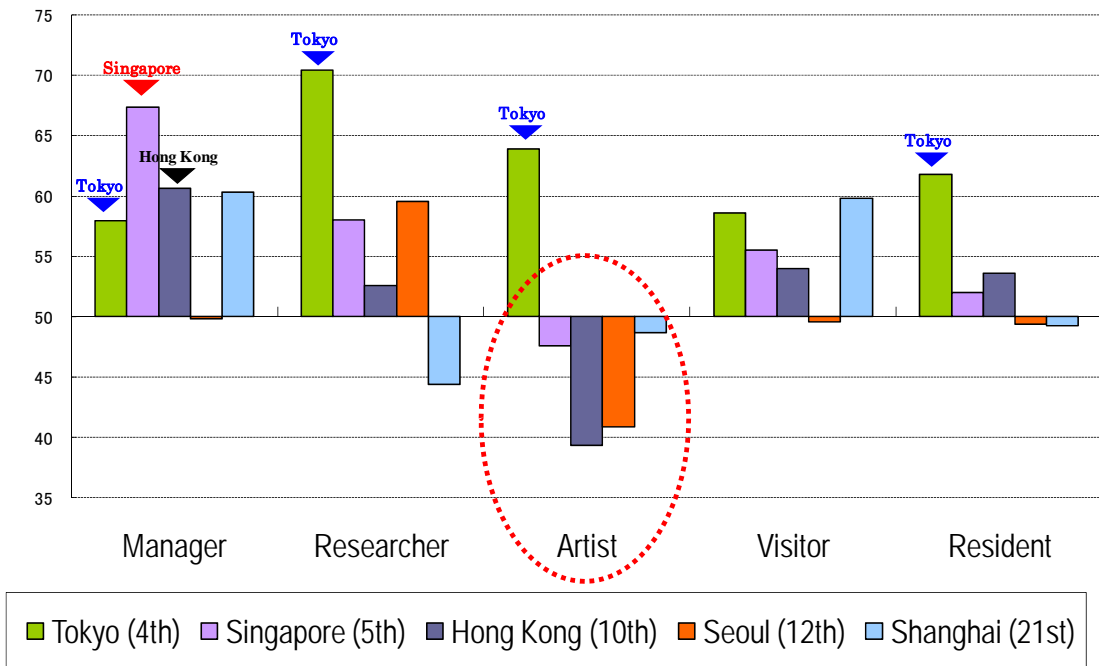
Comparison of Major Asian Cities (Function)





(図表 48)

Comparison of Major Asian Cities (Actor)



(図表 49)

Leading mega-regions of “Great Lakes”, “European Pentagon” and BESTOSHA



(図表 50)

## NON-FINANCIAL SECTOR COMPANIES' HEADQUARTERS AND BRANCH OFFICES



(図表 51)

## FINANCIAL SECTOR COMPANIES' HEADQUARTERS AND BRANCH OFFICES





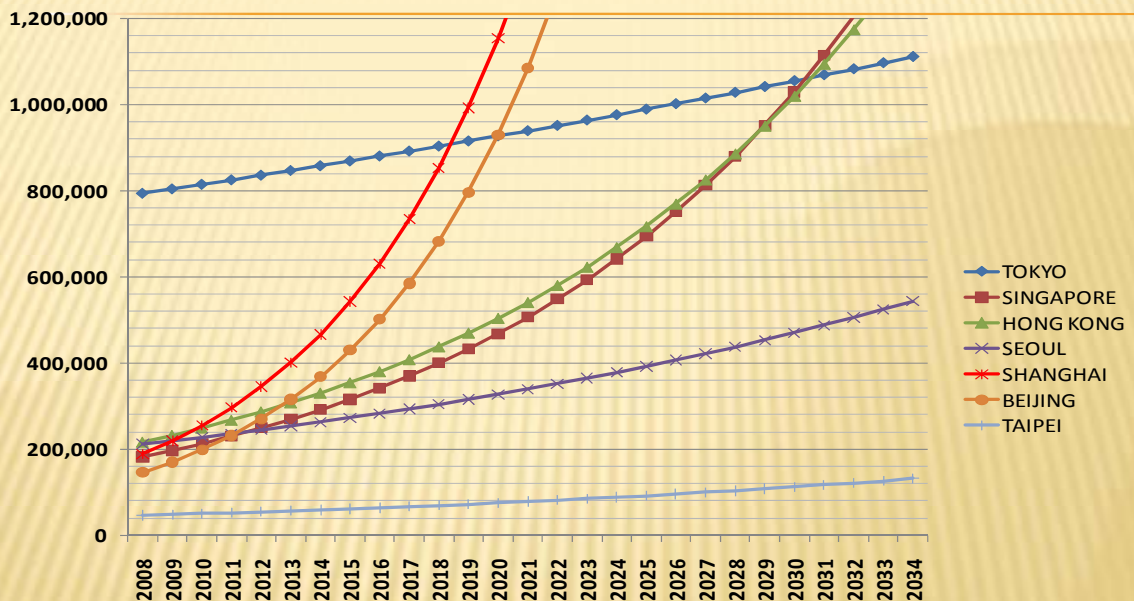
(図表 52)

## VOLUME OF AIR TRAFFIC BETWEEN THE CITIES



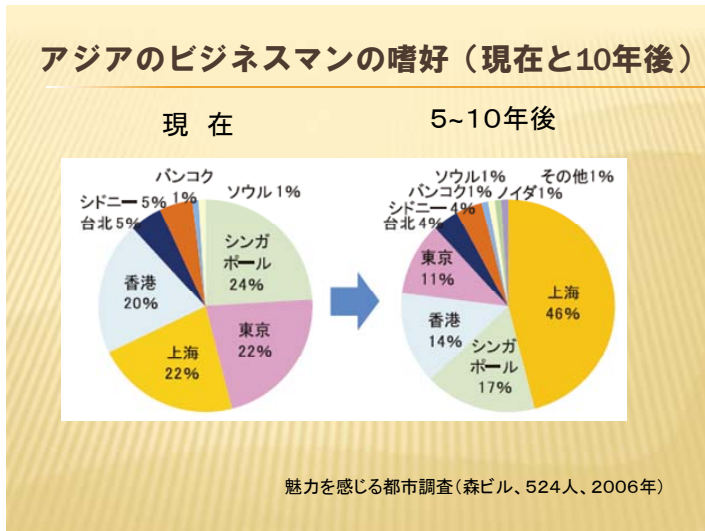
(図表 53)

## GDP FORECASTS FOR MAJOR ASIAN CITIES

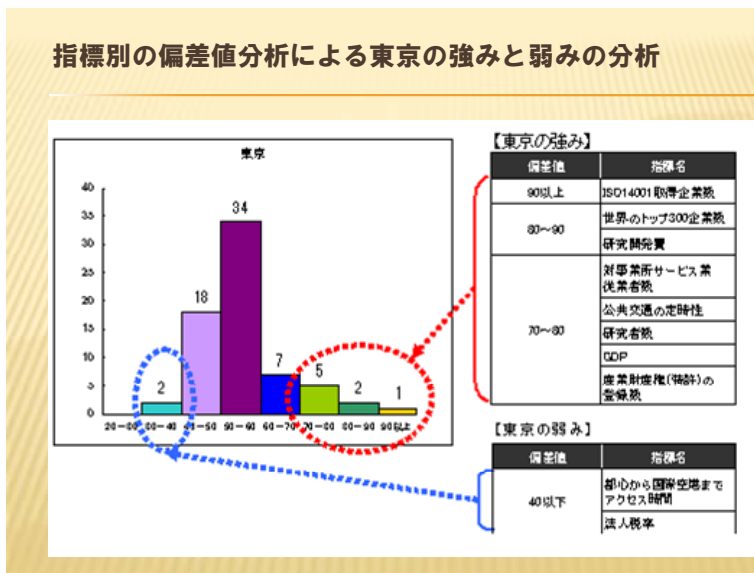


Source: Global Power City Index (GPCI) 2009 by MMF

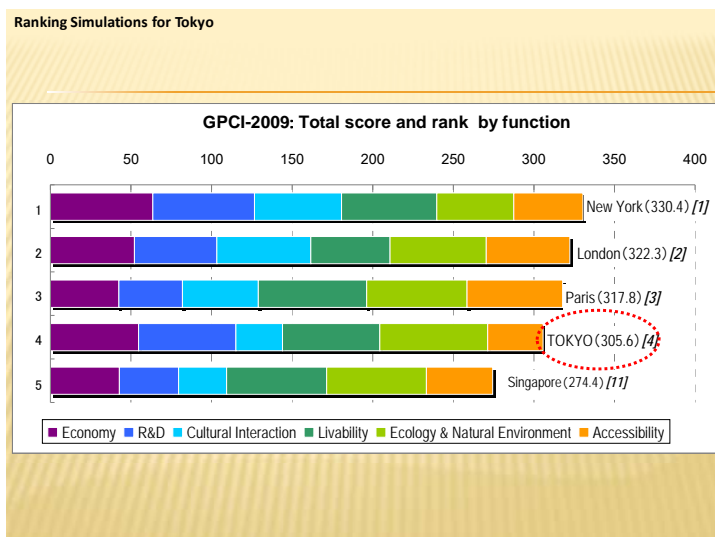
(図表 54)



(図表 55)



(図表 56)



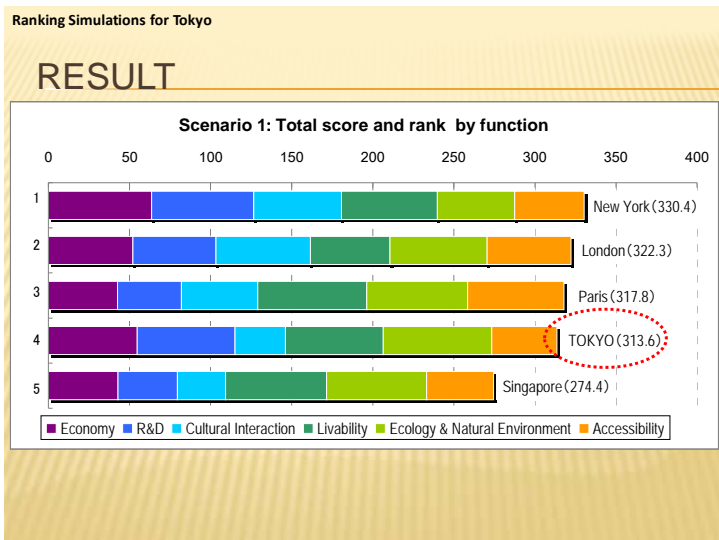
(図表 57)

**【シナリオ1】 都心から空港アクセス時間が改善された場合**

羽田空港の国際化により大幅に短縮され、羽田空港がシンガポール並みのアジアのハブ空港になることによる波及効果が発生した場合の東京の位置づけ

- × 都心からの国際空港までのアクセス時間：シンガポールと同程度(30分)
- × 国際線直行便就航都市数：シンガポールと同程度
- × 国際線旅客数：シンガポールと同程度
- × 海外からの訪問者数：シンガポールと同程度

(図表 58)



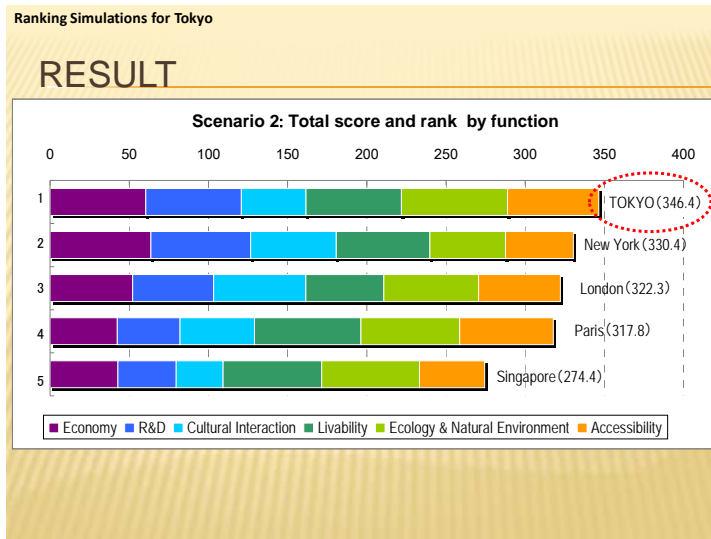
(図表 59)

**【シナリオ2】 経営者に重要な要素の指標が改善された場合**

「経営者」の立場で重要な「ビジネスの容易性」、「ビジネス環境」、「人材プール」などの要素に直接に関連する指標(「経済」、「交流文化」、「交通・アクセス」分野)が、「経営者」からの評価が最も高い「ロンドン」並みに改善された場合の東京の位置

- 経済自由度：ロンドンと同程度
- 法人税率：ロンドンと同程度
- 外国人数：ロンドンと同程度
- 留学生数：ロンドンと同程度
- 海外からの訪問者数：ロンドンと同程度
- 都心からの国際空港までのアクセス時間：シンガポールと同程度
- 国際線直行便就航都市数：ロンドンと同程度
- 国際線旅客数：ロンドンと同程度

(図表 60)

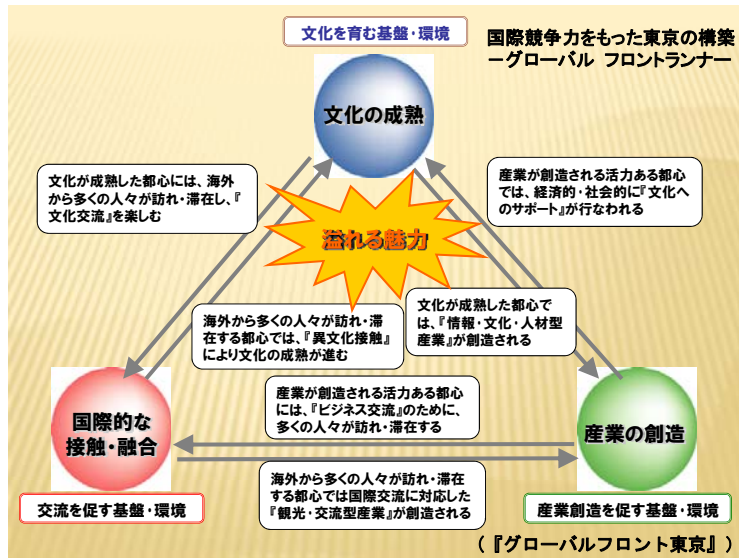


(図表 61)





(図表 62)



(図表 63)



(図表 64)



(図表 65)



(図表 66)



(図表 67)



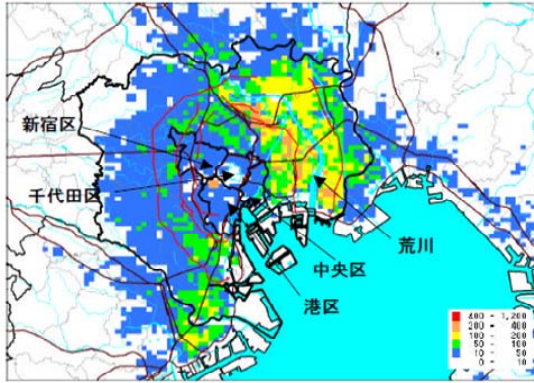


(図表 68)

## 全壊棟数分布と焼失棟数分布の比較

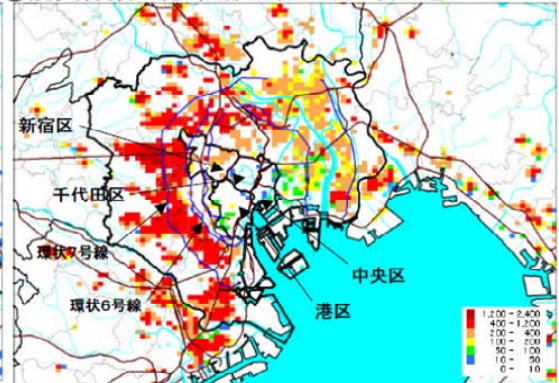
(東京湾北部地震M7.3)

①揺れによる全壊棟数の分布(都心部)



- ◆ 都県域を超えた広域的な被害
- ◆ 荒川沿いの全壊が顕著

②焼失棟数の分布(都心部)<冬18時、風速15mケース>



- ◆ 木造密集市街地(環6、環7沿い)の焼失が顕著
- ◆ 都心部では不燃化が進展

(中央防災会議資料)