

## 1 ご報告「東日本大震災と首都圏の未来」

### (1) 東京の国際的な位置づけ

○世界の人口の半分は都市に住んでいる。都市の面積は地球全体で5%ほどである。つまり、非常に狭い面積に多くの人が居住している。

○東京圏（1都3県）は、世界でも、メキシコシティを抜いて都市としては世界一である（2007年）。15年経過しても当面1位で、他の新興都市に抜かれることはない。GDPの規模においても、世界最大である。

○東京は、通勤圏が50キロ、遠くても100キロ圏内である。

○「都市に持つ魅力を総合的に評価」の総合ランキング（2011年）では、東京は4位につけている。しかし、将来的に東京は伸び率の大きいアジアの都市（シンガポール・香港・上海・北京など）に抜かれる可能性がある。

分野別で東京は、各分野（経済、研究・開発、文化・交流、居住、環境、交通・アクセス）で上位にランクしており、満遍なく評価は高い。

また、都市活動を担う5つのアクター（経営者、研究者、アーティスト、観光客、生活者）からの視点での東京の評価でも、比較的上位にランクしており、こちらも満遍なく評価が高い。以上のように、東京は弱点が少なく、どの項目でも上位に入っていることが特徴である。

#### ○東京の強み

- ・世界のトップの300の中で、断トツでトップ企業数が多い。
- ・公共交通が発達している。郊外に向けても同じような密度で交通が整備されている。
- ・トップレストラン（ミシュランガイドに掲載されるレストラン）の数もトップで、ブランドショップ数（直営店）やショッピングセンターの数でもトップである。

#### ○東京の弱み

- ・法人税率が断トツで高い。
- ・5つ星ホテル数が少なく、エグゼクティブクラスの受け入れ態勢が整ってない。
- ・主要な国際空港（成田）への交通所要時間が長く、空港までの運賃（電車、バス、タクシー）が高い。特に、タクシーの運賃は高い。航空分野では、1週間当たりの国際線の便数を数えると、東京は他都市と比較して便数が少ない。他にも、滑走路数の少なさや、国際線旅客数がロンドン・パリに比べて少ない。

### (2) 東日本大震災による東京の被害

○東京都内の最大深度は5強で、東京における津波は約1.5メートルを観測したが、防潮堤を上回るものは観測していない。一番の被害は、長い時間揺れたことによる液状化であり、千葉の東京湾内で多く発生した。液状化の被害は1995年の阪神淡路大震災においてはあまりなかったことである。

○人的・物的被害は、死者（東京7名）や建物倒壊はあまりみられず、森ビルの所有する約100棟のビルに関しては、約70棟がタイルの剥げや外壁に被害を受けたものの、軽微な補修にとどまった。

○交通網に関しては、高速道路は、被害を受け首都高3地点で通行止めをしたが、3月中に復旧をしている。鉄道網は、東京駅から30キロ圏は、当日に40%復旧、翌日には95%が復旧した。

○電力不足の要因は、福島第一原発（総出力470万kw）だけでなく、広野火力発電所（総出力380万kw）も地震により停止したのも大きな要因である。

○帰宅困難者は、弱みとなりうる。都内では、約80%のオフィスワーカーがその日のうちに帰宅できた。

○帰宅困難者問題の今後の課題

- ・各事業所で、まず待機させることが重要なポイント。
- ・帰宅困難者を待機させるインセンティブが必要。
- ・各事業所で、きちんと備蓄などの「帰宅困難者対応」の準備をする。

○原発事故による外国人への影響は、インターナショナルスクールを3月末まで閉鎖。4月に中旬に80%~90%に回復したが、新年度である9月の生徒数が当初の85%程度に減少した。

○森タワーの原発事故によるテナントへの影響は、震災による退去は2件であった。しかし、4月より徐々に回復し、5月には稼働率がほぼ100%に回復した。その理由は、自家発電の設備等が整っていることである。

○震災後も東京オフィスのビジネス拠点としての重要度は変わっていないが、耐震性能の高いビル、防災体制の優れたビルへの入居希望が増加した。

### （3）東京の危機対応インフラの検証～強みと弱みの把握

○建物の耐震性能は、1981年の新耐震基準の施行前後で大きく明暗が分かれる。阪神淡路大震災では、旧耐震基準のビルに被害が集中した。

○東京都心には100mを超えるビルは約400棟ある。制振装置の有無が危機対応に大きく影響し、同装置の本格普及は2000年以降である。より高い耐震性能の建物の普及が課題である。

○エネルギーインフラは、被災時における復旧対応はマニュアル化されている。一方で想定外の事態に遭遇し、自家発電システムの導入等によるリダンダンシー向上の重要性がクローズアップされている。六本木ヒルズでは、自家発電容量が4万kwである。都市レベルでのリダンダンシー確保が課題である。

○現在は、耐震性が低く、火災に弱い木造家屋が密集していて狭い路地であるため、消防車が侵入できない。それを、高い耐震性・耐火性の建物にし、大型消防車が通行可能な広い道路とオープンスペースへとすべきである。つまり、街区単位での不燃化、震災処理

用スペースの確保が必要である。

#### (4) 今後の課題と展望～首都直下大地震に備えて～

○東京都心の主要な部分における倒壊危険度と火災危険度というのは実際は低い。この部分を安全街区とし、大規模地震発生時に重要業務を継続することを目的に特別に整備するなどして、より強くしていく必要がある。そのためには、年内に指定される予定の特定都市再生緊急整備地域及び国際戦略総合特区の制度を戦略的に活用するべきである。

## 2 質疑応答・感想

Q1：首都圏というエリアについて。首都圏といっても、インフラにおいては、電力は新潟や福島であるが、本当の意味で首都圏のセキュリティーはどのエリアで考えるべきか。

A：東京圏・首都圏など様々あるが、どの範囲までを対象エリアにするかディスカッションをした。まずは、23区（旧東京市）を定義した。23区で見たときに機能がコンパクトになっていて、世界の比較が横並びでし易い。

Q2：大都市圏中心の比較なのか。

A：東京は特殊な都市で、広がりがあり、極めて特殊。また、行政区は統計データが容易に集まる。

Q3：東京は道州制の区割りが難しい。首都圏は、郊外から都市圏への通勤は8.4万人ほど減っている。国際都市の人の流れが変わりつつあると思うが、国際都市の通勤の状況はどうなっているか。人の動きで共通するのは。

A：通勤による国際比較はなかなか難しい。似ているのはロンドン。NYも郊外電車が発達しており、マンハッタンに住みきれないので、分散している。郊外から郊外へ通勤しているのは、東京特有の事情。

Q4：16年後にリニア（相模原）ができるが、東京のあり方は変わるか。他に海外でビッグプロジェクトは。

A：ストロー効果で、ますます東京が強くなるのが危惧されている。そのようなにならないよう、地方は独自の魅力をつけることが大事。

似たような事例は、韓国のインチョンの大規模な都市開発。成田に似ており、都心から電車で1時間くらい。インチョンは特区として、外資系企業の法人税減税や土地提供無償にするなどのインセンティブで企業誘致をしている。しかし、それでもなかなか上手くいかない。アグレッシブな政策を打たないと、人や金が集まらない。

Q5：東京は地震に強いと言っているが、直下型地震の弱点はあるとすればどこか。政策のポイントとする部分は。

A：都心に残されている密集市街地が弱点である。六本木ヒルズでは、毛布を配り、停電もなく、余裕があった。ヒルズ内の投資銀行が営業を止めなくて済み、大きな利益がでた。これらを広げていくことが大事。密集市街地を特区やインセンティブでスピーディーに対策すべき。

Q6：ランキングで都市継続（天災のリスク）の中の、耐震基準：都市競争という観点でみたときに、世界から東京は選ばれる都市か。アジアで事業継続するときどこに拠点を持っていけばいいのか、という観点ではどうか。

A：東京のライバル都市が災害に本当に強いのかどうかは疑問が残る。世界の主要な8都市を地震・台風(水害)のリスクと、防災マニュアルなどの充実度やプランなどについて評価・分析してスコア化している最中。ロンドン地震が少ないが水害が多い。そういう目でみると、東京はそこそこの位置にある。

Q7：火災だけでなく、地震に強い建物に建て替えてもらうインセンティブに、たとえば、耐震型や環境型省エネ、福祉目的の住宅に建て替える時、容積率を上げ、規制緩和により民間の力で補助金を出さなくてもいいようには出来ないか？

A：容積率や高さ制限を規制緩和し、民間の力で成功例を作れば広がっていくと思う。ここ2、3年が大事。タイミングを逃さないでほしい。この特区制度を利用してほしい。

以上

※この要旨（記録）は、事務局の責任でまとめたものです。転載・公表等にご遠慮ください。