

基調講演

「オリンピック・パラリンピックと都市」

講師 青山 侑 氏

明治大学公共政策大学院 教授

どうも皆さん、こんにちは。青山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。今日はニッセイ基礎研究所の講演でお話をさせていただくということで、大変光栄でございます。この後、専門家の皆さまとパネルディスカッションが予定されておりますので、私はその前座のつもりで、このテーマについてやや勝手なお話を申し上げたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。私に頂いたテーマは「オリンピック・パラリンピックと都市」というテーマです。

ご紹介いただいたように、私は長く都庁に勤務いたしました。36年勤務した中で、随分前のことですが、今話題の中央卸売市場の施設整備係長といった仕事もしたことがあります。その頃は築地市場の皆さんに「大田市場に移転してください」とお願いしていたのですが断られまして、神田の市場だけが大田市場に移りました。神田市場は現在、秋葉原のビルが建っている所にありました。その後十数年、鈴木都政時代に築地の再整備を試みたのですがうまくいかなくて豊洲移転になりました。

今日はその話はしませんが、都市計画では常に賛否両論あります。鈴木俊一さんが都知事のときでしたが、大江戸線を造ったときは、環状線部分で28kmあり、今どきこんな長大な地下鉄を造るのかと、随分批判を受けた覚えがあります。

その後、石原慎太郎さんが知事になってから大江戸線は完成したわけですが、大江戸線は2000年のオープン時点で1兆円の債務を抱えておりましたが、今は3000億円台に減少しております。大変多くのお客さまにお使いいただいたからだと思います。

山手トンネルについては、石原さんが知事になられた1999年、最初の予算査定で、山手トンネルを掘りたいという予算の説明を私たちが知事にいたしました。そしたら石原さんから、「俺が活着ている間にできないものに、俺は予算は付けないぞ」と言われました。誠に石原さんらしい率直なお話だったと思います。私どもは、「いえ、山手トンネルは石原さんが活着ている間に造ります」と言いました。「調子のいいことばかり言いやがって」と言われましたけれども、予算は認めていただきました。

山手トンネルは2015年に完成いたしました。16年かかったわけです。石原さんはまだお元気です。ですから、私どもは約束を守ったということになると思うのです。ある意味、石原さんは選挙で1票にもならない山手トンネルに、知事をお務めになった13年半の間、一貫して予算を付け続けていただきました。

自分の代には完成しないけれども、次の世代が活用して事業活動を営めるものいかに取り組めるかが、知事の真価の一つだと私は思いますので、現在の小池百合子知事にもそういったことを期待しているわけです。今日はそういった視点からの当事者のお話というふうに受け取っていただけるとありがたいで

す。

(以下、スライド併用)

1——オリンピックのレガシー

早速、本論に入りたいと思います。オリンピックをめぐるっては、ここに書いてあるような白紙撤回など、あまり前向きでない話題がいろいろありました。もちろん当面は、特に経費の掛かる都立3施設の見直しに焦点になっているわけですが、これらの見直しは1カ月以内に終わると小池知事が発言しておりますので、これからはなるべく、スポーツや文化や夢、都市など、まさにこれからの経済をけん引していくテーマについての話題が盛んになることを期待しているところです。

オリンピックのレガシーが話題になり始めたのは、大体2004年のアテネ五輪の頃からです。それまでは、オリンピックを招致する都市にとって求められる理念はサステナビリティであったわけですが、アテネの施設が必ずしもその後使われてないこともありまして、そういったところから、サステナビリティと並んでレガシーも、オリンピック招致の理念の1~2ページ目に書くのが普通になりました。

この場合のレガシーというのは、もちろん競技施設がその後、市民にどう使われてきたかが中心となりますが、関連施設、インフラ、それから特に注目すべきは、オリンピックを行ったことによってその都市あるいは国の社会がどう変化したかということも議論される傾向に今日はあるということです。そういう意味では1964年の東京五輪は、駒沢のオリンピック競技場が今日でもまだ50年以上を経て市民がスポーツに親しむ場になっている点で、競技施設の面では一つのオリンピックのモデルということで、議論の対象となっているわけです。

同時に、駒沢のオリンピック公園の競技場で、1964年に日本の女子バレーボールチームが当時のソ連を相手に大活躍しました。その後、日本中でママさんバレーがブームになりました。それまでの日本の長い歴史の中でも、女性が仕事のために家事を誰かに託して出掛けるのは普通のことでしたが、ママさんバレーをきっかけに女性が自分たちの楽しみのために家事を誰かに任せて外出するのが当たり前になりました。数年前に亡くなってしまいましたが、そのときのキャプテンだった河西昌枝選手は、私との雑誌の座談会でそのことを語っていて、大変誇りにしているとおっしゃっていたのが印象的でした。

この種のことは、国際的に私たちが外国人とオリンピックの議論をするときに、説得力のある話になります。レガシーというのはそういう非常に広いものだとお受け取りいただきたいと思います。特に、レガシーについて、2012年に開催したロンドン五輪ではかなり早い時期から取り組み、ここに書いてあるのは開催5年前にイギリスの文化・メディア・スポーツ省が出した「レガシーの約束」ですけれども、そういったものを作ってまいりました。

東京の場合は今、東京都と、IOCと、東京都の管理団体でやるべきだといった議論をしておりますが、東京都が組織としての実態があるものですから、そういった議論になるわけです。ロンドンの場合は、サッチャー政権の時代にロンドン市役所を廃止しまして、その後労働党が政権を取ったときに回復したけれども、職員数約500人のいわゆる政策官庁であって、そういう巨大な組織ではないことから、文化・メディア・スポーツ省がスタート時点からかなりいろいろなことを負ったことがあって、こういうレガシーの約束をいた

しました。

結果、どうなったか。これが現在のオリンピック記念公園です。彼らは「エリザベス記念公園」と言っております。つい最近の写真ですけれども、とてもきれいに整備されております。ただ残念ながら、人影はあまりなく、この写真に写っているのは私です。私たちが行っても自由に遊べるということで、彼らはこれが最大のレガシーだと言っているのですが、人々が親しむまでにはまだ至っていないという現状だと思います。

これがオリンピック会場に至るストラットフォード駅の開催前の様子でございます。ロンドンで地下鉄に乗りますと、東側に行くとこのストラットフォードで地上に出て終わり、ここから郊外電車やバスに乗り換えます。乗換駅になるのですけれども、こんな感じでした。

それが今日ではこんな感じになりまして、確かにストラットフォード駅はとても良くなったと思います。

それから、ここがメインスタジアムができた場所で、オリンピック開催前はこんな感じでした。地図で調べて、ナビを使っても、どこがメインスタジアムの予定地かなかなか分からない状況でした。川も汚れておりました。草むらは自然の草むらではなくて、産業革命後の汚染された土壌でございましたけれども、これらも浄化して川もこのようにきれいにしたというのは、一つのレガシーということになろうかと思えます。

ザハ・ハディドが設計した水泳競技場は、このように仮設のスタンドが張り出しておりましたが、現在はこのような仮設を取っ払いまして、ザハ・ハディドらしい非常に流線型のいいデザインのプールができて、わずかな人数ですけれども市民がお金を払って泳いでいる姿を私たちは見る事ができました。

この向こうにできたオービットタワーも、オリンピックのシンボルタワーとして残ったわけですが、これまた人影が少なく、高いお金を取られますけれども、ここに上ると辺りの景色は非常によく見え、すいているからとても快適といえると思います。

それよりも何よりも、私はロンドンの人に、最大のレガシーはこれだったのではないかと言うのですが、ストラットフォード駅に降りると、デッキを通过这个のウエストフィールドショッピングセンターというモールに行きます。約300店舗が入っていて、オーストラリア資本です。従来はロンドンの西側にしかなかったのですが、ストラットフォード駅に隣接してウエストフィールドショッピングセンターを通り抜けると、オリンピック会場に行くというあしらいになっています。その結果、ここで数千人の雇用が生じたということがあります。

ここで買い物をしている人たちを見ても、ロンドンに多く住む移民の人たちはこの頃は3割近くになっていたと思いますけれども、自分の代に移民してきた人たちに雇用と買い物を楽しむ場ができたことは、大変なレガシーだったのではないかと思います。

オリンピックのやり方というのは、いろいろあります。例えば2008年の北京五輪の閉会式です。これは私が撮った写真ですが、ここで当時のロンドン市長であるボリス・ジョンソンさんが北京市長から例の大きなオリンピックの旗をもらいました。次の2012年の開催地はロンドンということになります。

私はその後、ロンドン市役所に行くたびに「あの大きい旗はどこにあるの?」と聞いたのですが、ロンドン市役所の人「誰も知らない」と言っていました。ある日、私は自分で見つけたのですが、ロンドン市役所の地下の職員食堂の横にある物置に、こうやって置いてありました。

こちら辺は旗の扱いが誠に違うと思いますが、それぞれ国民性で、「あんなところにこんなふうにして置いておいていいの?」と私がロンドン市役所に対して言うと、その人たちは「実際の本番のときにはアイロン

をかけてきれいにして出すから大丈夫」と言っていました。

私たちはこれをもたらしてきたのではなく、これがリオに行き、リオから小池知事がもってきたことになりすけれど、誠にこの種の考え方は違うのだと思います。

私は、ロンドンの第2のレガシーはこれではないかと思っています。エミレーツ・エア・ラインはテムズ川を渡るロープウエーで、オリンピック会場を結ぶために造りました。誠に簡易、簡素で便利な乗り物で、オリンピックが終わってもエミレーツ航空とロンドン市役所が協力して運行しております。

2——2040年代の東京の都市像

こういうときに東京でオリンピックが決まったわけで、東京五輪が2020年ですので、今から30年後ぐらいということで「2040年代の東京の都市像」というものを3年かけて、私たち都市計画審議会の中に小委員会をつくって検討してまいりました。最終答申を9月2日に小池知事に対して出しております。東京都がこの答申を受けて、これから行政計画を作ることになっておりますが、この最終答申とその直前に東京都が出した「東京都市白書」がリンクしております。その紹介をしてまいりたいと思います。

まず東京都の正式な都市構造論というのは、この図になります。つまり東京都という行政区域に限らず関東平野全体、一言で言うと直径約100kmの圏央道を中心とした範囲で都市構造を考えるということです。これは実際に私たちが答申に書き込んだ図面そのものであります。

これを地図で見ると、こうなります。関東平野の一番外側にあるのが直径約100kmの圏央道で、中側が外環道、一番内側が首都高中央環状線ということになります。先ほど首都高中央環状線の山手トンネルの話を申し上げましたが、山手トンネルが2015年に完成して、首都高中央環状線は完成いたしました。埼玉外環はとっくにできているのですが、東京外環が凍結されていて石原都政時代に着工いたしました。これはトンネルですので、やはり確実にできていくことになります。

それから圏央道ですけれども、これは400km近くあるのでなかなかできないと言われていたのですが、2015年時点で80%が出来上がっております。ですから、東京大都市圏としてはこれで確立したということになるかと思えます。

結果、ニューヨーク、東京、ロンドンの3都市それぞれの政府が言っている大都市圏でのGDPを比較しますと、東京大都市圏は圧倒的にニューヨーク、ロンドンに比べてGDPが大きいということになります。GDPの「D」をここで「R」で表わしているのは、Regionという意味で表わしているだけなので無視していただいているのですが、米ドル単位で比較してこれだけの規模に東京大都市圏はなるということであり、これはやはり都市構造のなせる業だと私どもは考えています。

では、東京の中身はどうかといいますと、後でこの点について申し上げますが、非常に都心域が広がってきているといえます。今回の東京都の都市計画審議会の最終答申では、おおむね環7の内側ぐらいに東京の都心域が広がってきているという都市構造で物事を考えようと提言しております。

具体的に言いますと、東京の都市構造は太田道灌以来、一点集中型でずっと来たわけですけれども、それを1980年代の鈴木都政のときに、副都心をつくる分散型都市構造を決めました。といっても、鈴木都政時代はどちらかというと臨海副都心と新宿副都心がかわいい時代で、都心は副都心を育てるために機

能更新を抑えるという政策を取ってきました。

これだとロンドン、ニューヨークに負けるということで、1995年に環状メガロポリス構造に置き換え、都は事実上、副都心政策をやめました。結果どうなったかということ、都心の機能更新が始まり、2002年に新しい丸ビル、2003年に六本木ヒルズができました。同時に、都市再生法が成立しまして、都心の機能更新が進み、今は国際戦略特区とリンクして行われていくというふうに、政策はかなり変わってきたといえると思います。

なお、東京都は2014年末に出した長期ビジョンの中で、これを部分修正しまして、先ほどの圏央道を中心とした環状メガロポリス構造に、集約型地域構造という言葉を加えました。これを英語ではDiverse Urban Communities within the Ring-Forming Megalopolisといい、環状メガロポリス構造を基本として、その中に多様な都市群があるという考え方に変わってきているわけです。

多様性というのは、都心も同様です。東京の都心とは何を指すのかといっても、その議論の目的によって変わってきていいわけですが、確立している都市軸としては、大丸有、大手町、丸ノ内、有楽町から八重洲、日本橋、常盤橋という軸が一つあると思います。

もう一つは赤坂、六本木から虎ノ門、新橋を通して、出来上がった汐留を通して、汐留は浜松町まで行っていますので、今回は浜松町の貿易センタービルの建て替えや竹芝の都有地の再開発という巨大なプロジェクトがあります。そこまでが連坦(れんたん)することになります。

それから、新宿は副都心として確立してきていることが、この都市白書に出した数字から読み取れるようになっております。

その場合に、これは全ての床面積を足したものですけれども、大丸有・八重洲・日本橋の軸を都心として、赤坂・竹芝軸は六本木、虎ノ門、浜松町を通る軸なのですが、実はもう一つ、築地臨海軸があります。築地から臨海に至る地域というのはこれから環2と首都高ができるのですが、晴海通りができただけでも築地から例えばビックサイトまで車で10分程度、早ければ5分で行ってしまうという至近距離になりました。この一帯の床面積が近年非常に増えております。赤坂・竹芝の床面積を超えるぐらいの床面積が集積しています。なお新宿は、副都心といえるだけの床面積があります。

最近では、例えば大手町にOOTEMORIができたり、日本橋川沿いに遊歩道ができたりして、かなりこの辺も変わってきています。

これに対して、さらに今年完成する大型ビルを拾ってみると、かなり規模の大きいビルが各地域で増えることが分かります。

そうすると、特に最近は大丸有・日本橋・八重洲軸に比べて、赤坂・竹芝軸のビルが、これからのプロジェクト計画も含めて非常に多いことが分かります。築地・臨海は既に増えていて、オリンピックでさらに増えることになると、ビル床は大丈夫なのかという疑問が生じてきます。

かつて六本木ヒルズが完成した2003年において、ビル床過剰説というものがありました。結果的にはその心配は当たらなかったわけですが、これからどうなのかという議論が時々出るようになりました。

実は都市計画で床を増やせば、必ずしも直ちに需給が緩むわけではありませんので、床の需要を喚起するような政策が行われるかどうかということにかなり懸かってくる部分もあります。そういった意味では、外国人旅行客の増加など、本日この後のパネルディスカッションのメインテーマにつながると思いま

す。

それから、床面積については、特に容積率の緩和等の都市計画の緩和政策を進めるだけでなく、金融取引面での門戸開放がもっと進むのかどうかというのも大きな要素になります。その他、ここに書いてあるようにいろいろな要素があるので、結局は都市計画サイドから言わせると、都市計画は規制緩和を進めていきますし、いい町をつくっていきますし、床は作っていきますから、ぜひ需要喚起の方もよろしくお願ひしますというのが正直なところだと思います。その辺がうまく回転していくと、とてもいい状況が生じてくると思います。

3——日本と各国の計画の違い

そうすると、では人口はどうするのかという話になります。ニューヨークでは公的な計画として、移民によってニューヨーク市民を80万人増やす計画が認められています。これは現在のデブラシオ市長の公約として4年前に出して、昨年、ニューヨーク市議会で認められたものですが、こういった計画を東京都は持っておりません。そういう点は明らかに違うことになります。

これが、計画の表紙です。特に住宅を増やしていく必要があるというのが現在のニューヨークの政策です。

ロンドンはどうかという、これは2004年のロンドンプランです。その後のジョンソン市長もカーン市長も継承しているわけですが、このロンドンプランで、2012年のロンドン五輪の招致に成功したわけです。ここでもやはり戸数にして年間3万戸ずつ住宅を増やし、人口を増やしていく計画を出しております。そういう意味では、ニューヨークもロンドンも、移民を中心に人口を増やしていくという政策を公式に取っております。

東京はそういう政策を取っておりません。移民は増えるでしょうけれど、非常に緩いスピードで増えていくという考え方なのだと思います。そういう前提で都市計画を作っています。

実際にロンドンに行って、例えばテムズ川を船で上り下りしてみると、とにかくやたらという言い方は失礼ですが、とても巨大なマンションが次々と増えているのが現在のロンドンです。

それからニューヨークでも、これはブルームバーグ市長の時代からの計画ですが、イーストリバー沿いの東側、つまり主としてブロンクス、クイーンズ、ブルックリンに人口を増やすという考え方で、こういった絵を描いていました。

実際に今、ウィリアムズバーグのブルックリン区はどうなったかという、このぐらい建物が建っています。現在のニューヨークの最大の変化は、もちろんハドソンヤードも注目なのですが、オフィスビルが中心で、ブルックリン区のウィリアムズバーグ近辺ではかなり高層ビルの住宅増が行われています。ここからフェリーに乗ると5分でマンハッタンの国連ビルの下に着きます。すぐそばに地下鉄駅がなくて、地下鉄駅へ行くのに5～6分歩くのが不便なのですが、とにかくフェリーで5分ぐらいで渡ってしまう場所でありませぬ。

ただ、ニューヨークもロンドンも、共通の難点とはとにかく地下鉄が非常に不便であることです。これはニューヨークのタイムズスクエア駅です。ついこの間撮った写真ですが、ホームに人が歩いています。生きて

いるホームに、黄色いテープが貼ってあります。くぐってはいけないのですが、くぐって写真を撮ると、こうなります。

こんないいかげんな工事をしているのかと誰も注意しません。写真を撮った本人の私が怒るぐらい、いいかげんな工事をやっています。これは昼間のタイムズスクエア駅です。ニューヨーク中の地下鉄では常に昼間にレールを取り換えています。24時間運行なので昼間にやる他ないのですが、誠に不便な地下鉄です。

でも、ニューヨーク市役所に言わせると、これが自慢です。ハドソンヤードに数十年ぶりに新駅が一つできまして、これは誠に立派な駅かと思えます。走っている電車は、必ずしも立派ではないですが。

4——新国立競技場の建て替え

では東京はどうかということで、東京は代々木地区を中心に臨海副都心（ベイゾーン）でオリンピックをすることになりました。

都心のヘリテッジゾーンは、国立競技場を中心として建て替え等があります。

いろいろありましたけれど、現在は隈研吾さんのこういう設計で、新国立競技場を造ることになっています。

いろいろあったのは皆さんご承知のとおりです。

最初はザハ・ハディドでした。私たちはこれでオリンピックの招致活動をしました。後ろに新宿副都心が映っている風景が誠に良くて、私たちはこのおかげで招致運動をしやすかったというのが事実です。

これは北京の金融地区に造られたザハ・ハディドの建物です。そんなに悪くないと私たちは思いますが、いろいろあって駄目ということになりました。

いろいろあって駄目になった中で、一つだけあまり論議されていない重要な論点を申し上げておきますと、車椅子席です。オリンピックでは原則、観客席の1%が車椅子席として求められます。パラリンピックでは1.2~1.7%の車椅子席が求められます。

例えばアメリカだったら、車椅子席を競技場、劇場等に求めるバリアフリー法が2000年ごろに定められ、その後徐々に強化されています。その頃できたヤンキースタジアムは、大リーグ中継などを見ても、観客席がとても切り立った崖のように急峻であることに気が付いた方もいらっしゃると思います。

このように各フロアに壁を造っています。前の観客が総立ちになっても、車椅子に座ったままグラウンドが見られるという基準が各フロアに設けられているので、各フロア2~3段分の壁があるのが、車椅子席の現実です。同時に、通路は広くなり、エレベーターも広くて多くなりました。さらに言うと車椅子用トイレもたくさん造ることになりまして、はっきり言ってスタジアムも劇場も造り替えないと対応できないことになります。

東京ドームはホームページで見ると、車椅子席は17席ぐらいしかないように読めます。ヤンキースタジアムは、約1500席あります。こういったことが今回のオリンピックでは求められます。お金は掛かっても、オリンピックによってこうして車椅子席を劇場やスタジアムや展示場に造っていくということは、日本の社会を変化させるにはとてもいいことだという考え方もあるのですが、なかなか今は支持されていないということだ

と思います。

例えば、こういうラウンジ席などもLターン（かぎ型）になっていると車椅子が曲がりにくいので、T型にするという要求もあります。

さらに言うと、スタジアム内の高級ラウンジであっても、左側のようにいすが置いてなくて、テーブルもカウンターも低くて、車椅子対応というものも求められることになりますので、結局スタジアムは全面改造ということになります。

さらにバスもそうです。例えばロサンゼルスなどでは、地下鉄は少ししかなくて、あの広い大都市が基本的に路線バスで賄われているわけですが、このように必ず運転席からボタン一つで板が下りてきて、収納できる形になっていて、心理的負担がやや少なくて済みます。

ついでに、自転車を載せる場所もロスの全ての路線バスにあります。これはヨーロッパ、アメリカではかなりよく見掛ける光景ですけれど、日本にはありません。今度のオリンピックで自転車を抱えてくる人たちも相当いると考えると、こういうことは日本ではできないことを最初から言うておかなければならないことになります。

アメリカはそうだとすると、ロンドンはどうかという、ヒースロー空港から15分で行くパディントン駅はロンドンの西の都心に当たると思いますが、パディントン駅のホームは現在このように自転車置き場になっています。

こればいいことなのか、悪いことなのかというと、向こうに見えるのは列車なのですが、こんな感じになっています。いかにホームが今まで無駄に広がったかということかもしれません、このぐらいヨーロッパとアメリカは今、自転車ブームであることを私たちは知っていなければならないということになります。

地下鉄も含めて自転車乗せ場があるのは普通なわけで、これも日本ではできないのですが、意識はしておかなければならないことになると思います。

国立競技場に戻ります。これは森ビルの1000分の1都市模型を写真に撮ったものなのですが、左側に既に取り壊した国立競技場がございまして。今回これの決着が付いたわけですが、都市計画的に言うと、この写真に見えるように右側が青山通りです。写真の上にある大きな緑が東宮御所の緑ですが、この辺の街区がとても小さいということがお分かりになるかと思いますが、これをどう再開発していくかということがむしろ、国立競技場もさることながら、とても大きな都市計画上の論点になります。

なお、これはなぜああいう議論になったのか、いまだに疑問なのですが、聖火台です。聖火台がないというのは全く問題ではありません。普通は、最後に開会式のイベントのサプライズを決めて聖火台を作ればいいというもので、ちなみにロスは夏のオリンピックを2回やっていますけれど、このようなものです。

恐らく4年後の東京の開会式・閉会式は、日本の映像技術を相当駆使したものになるだろうと思います。私は『Olympic Cities』という本を各都市の人たちと同報メールでやりとりしているのですが、リオの閉会式で一番評判が良かったのは日本の映像でした。最後を皆さんは覚えていますか。グリーンの土管から「安倍マリオ」が出てきたこともさることながら、ブルーの色調の映像で富士山やスカイツリーが映る場面がありました。あの辺の演出が日本はとても良かったといわれています。ご承知のように、外国人はそういう場面の議論で日本人をあまり褒めないのですが、あの閉会式の日本の映像は非常に評判が良かったです。

5——施設の見直し対象

いろいろな施設の計画がございます。

これは、臨海副都心のところですよ。

今回、小池知事による3施設見直しの対象になっている一つがバレーボール会場です。終わってからイベント会場として利用するという考え方だったのですが、これが見直し対象の一つということになっています。

それから水泳競技場です。この水路の右側に辰巳国際水泳場があるので、ここの観客席が足りなくても仮設でそれを増やせばいいという話なのですが、それを検討しても、どうしても運河上に仮設スタンドを張り出すのは無理ということで、新設になったことが一つあります。

もう一つは、水泳競技の選手から言わせると、今の辰巳は水深2mで、選手の手足もどんどん長くなっていますから、2mでは不安なので、3mは欲しいという声もあって、水深3mのプールを造るということだったのですが、これも見直しの2点目となっています。

さらに見直しが一番大きな議論になっているのが、海の森水上競技場です。

この画面の右側にある森は、「緑の東京募金」で森にしたもので、木を植えたのも都民のボランティアの皆さんです。もともと全国植樹祭を行った所をこうして森に育ててきた所で、結構いいスペクタクルなのです。

標高40mの丘も作って、ここから都心を眺望するとこんな感じになります。まだ工事中です。私としては3施設とも原案どおりがいいのではないかなと思うのですが、選挙があった以上はやはり見直しは避けられないのだと思います。

それから実をいうと、既にいろいろな所に分散していることは確かなのです。

さらに追加種目があります。

その他の関連施設があります。

場所はこの画面の中央下にある平地で、この右側に煙突が建っていますけれど、晴海の清掃工場の煙突です。

あとはオリンピック・パラリンピックの組織委員会の事務局組織も、これからさらに増えていくことになります。

例の豊洲に築地市場を移転させるのが、なぜ11月7日(月)であったかと言いますと、11月3日(木)が文化の日でお休みで、4日(金)を1日休みにすると4連休で引っ越しの日が取れるというのでこの日だったのです。今度は1月の8回目の水質検査結果が出てから移転日を決めるということになると、おのずとこの程度の連休がある時期になってくると思います。

とにかく会場は次々といろいろ変更してきたのが実態でございます。

結果的にこういう日程で行われることになっています。

先ほどの選手村が晴海にできた場合、交通はどうなるか。例えば代々木に選手団が行くのに大丈夫なのかということ、臨海はいいとしてということで環2を使うことになるわけですが、今まで東京都と関係3区でいろいろなシミュレーションをやってきた結果、これはバスで賄うという計画になっています。

6——国際競争力に資する鉄道ネットワーク

それよりもオリンピック絡みの最大の問題の一つは、東京の鉄道をどうするかということになると思います。これについては今年4月に、政府の交通政策審議会の答申がありました。ここで8路線が答申されています。昔の運輸政策審議会と違い、政府の審議会としては優先順位を付けないということになっております。従って、この点については地元自治体なり、事業者なりが積極的に対応するものから整備されていくことを認めているわけです。

そうすると東京都はどれを優先するのかということが、新しい小池都政に問われることとなります。まだその議論は行われていないのですが、豊洲市場の移転問題とオリンピックの3施設についても1カ月以内と自ら期限を切っておりますので、なるべく早く議論してほしいと思います。そういった議論を経て、冒頭でも申し上げたように、次の世代が利用できるものをどうやってつくっていくのかということ、私たちが議論できるといいと考えております。

この中で特に私が注目すべき路線は何かというと、一つはJR羽田空港アクセス線です。これはいわゆる後出しじゃんけんなのですが、現在ある大井操車場を活用して、そこから地下に潜って大田市場の地下と羽田空港の地下を結びます。羽田空港ターミナルを結ぶトンネルを掘ることによって、大井操車場の先はそれなりにつながっておりますので、羽田空港発千葉方面行き、羽田空港発東京駅行き、羽田空港発新宿行きと、もっと先まで行ってもいいのですが、そういう3路線ができるという夢のような路線です。

ある意味、今の羽田空港は鉄道不足時代にあります。現在、京浜急行とモノレールの2本しか鉄道系がありません。滑走路は4本あります。滑走路4本に鉄道が2本しかないの、何に負っているかというと、要はリムジンバスを中心としたバス輸送に羽田空港は依存しております。

単純計算しても成田空港は滑走路2本で、羽田空港の半分しかないのですが、鉄道は3線入っております。そういった意味でも羽田空港の鉄道は大変魅力的な案で、JR東日本の羽田空港アクセス線はやはり一つの本命というふうに考えてよろしいかと思います。

それから非難や批判を恐れずに言うならば、5番目に「つくばエクスプレスの延伸」と書いてあります。これは秋葉原—東京、あるいは「新東京」と書いてありますが、何なのかと思うと6番目をよくご覧いただきたいのですが、6番目にヒントがありまして、「臨海地下鉄の新設とつくばエクスプレス延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）」と書いてあります。

5番、6番を合わせるとよく見えてくるものがあるわけですが、現在は都心の構造からいっても、築地・臨海軸が非常に発展しております。これが一つです。それからもう一つはオリンピックが開かれます。いろいろ今は議論をしておりますけれども、相当数の施設等が立地することになります。需要は増えることになります。さらに言うと選手村ができますが、いかんせん鉄道駅としては大江戸線の勝鬨駅しかありません。これは歩いて10分以上かかるということで、ここに欲しいという話は以前からあります。

さらに加えると、ここに書いてあるように、つくばエクスプレス(TX)の延伸で東京駅に行くというのは前からの課題でした。TXの秋葉原駅に行ってみると、地下は非常に深くなっています。なぜ深いかというと、そのまま外堀通りを通して八重洲口で鍛冶橋に来られるような、導入空間と私どもは申ししておりますが、そういう地下空間があります。

くぐるものをくぐるという考え方で、地下鉄はご承知のように、それほど急激な斜面を下ったり上ったりすることはできませんし、しかも駅は平らなところにしか造れないので、そういったことを考えて秋葉原駅は将来の延伸をにらんで深いところに造られました。それが外堀通りです。そういった工夫をしているわけで、今回できた上野東京ラインのような非常に値段の高い高架を使って東京駅へ行くだけだとすれば、工事費はとてつ掛かるのに、距離が短いので運賃をそれほど頂けないことになり、せっかく好転しているTXの採算にとって問題があります。それに対して、ある程度長い路線であればTXの延伸も採算上、議論の余地があるということになります。

それにつけても、これは私が現役だった時代ですが、TXについては当時、TXを造るために都は足立区の六町地区で大きな区画整理をしました。「今どき、270haもの広大な地域の区画整理を東京であるのか、時代錯誤だ」という非難をする方もいました。「今どき、TXのような新線を造って採算倒れになるに決まっている」という批判もありました。

もちろんそういう批判にも耳を傾けるだけの価値はありまして、傾聴には値するのですが、私どもはむしろ足立区のポテンシャルを生かすためにも、あるいは特につくばに至る路線ははっきり言って常磐線の混雑解消という点でも、とても意義のあるものであり、それから茨城県側でも大変将来性のある地域だったわけです。現在の守谷市やつくばみらい市などの発展を見れば分かるわけですが、いずれも現在は相当発展しております。

今日はその話はしませんけれど、東京の鉄道でも沿線の65歳以上人口が増えているところが多くございまして、そうするとときめんに乗客が減る傾向があります。実は鉄道の採算というのは、人口の増減ではなく、65歳以上人口が一斉に増えると、乗降客が減る傾向があります。私どもも勉強会で、国土交通省で幾つか地面を作ったことがあるのですが、人口減少の影響ではなくて高齢者人口の増加によって鉄道の乗降客が顕著に減るといことがあります。人口の増減を測ったのでは遅いのです。

東京都は実は近年、大変な目に遭っていることがありまして、都心の問題ではないのですが、青梅線、五日市線について昨年3月のJR東日本のダイヤ改正で1日当たり10本減らされました。拝島以西です。これは青梅や羽村にとっては大変な打撃だったのです。今年3月のダイヤ改正でさらに1日7本減らされました。去年と今年で1日当たり計17本が拝島以西は減らされたわけです。

これは大変な打撃なのですが、私たちはJR東日本に対して「都市計画で決めるべきことを、JRが決めるのか」と申し上げました。そうしたらさすがにJR東日本側が言うのは、「そうではなくて、既にもう減っているのです」と、けんもほろろの対応でしたが、おっしゃるとおりという面はないわけではなくて、私どもはこれから東京全体の鉄道のどこをどう維持していくのかということも議論しなければならない時代がいずれ来るわけです。

そういう意味で、今の人口動向で当面は高齢化率が低く、10年や20年、30年は大丈夫な鉄道がどこか、誤解や批判を恐れずにあえて具体的な路線名を申し上げると、武蔵野線とTXの将来展望が非常に明るいといえます。これは思い当たる方がいらっしゃるかもしれません。武蔵野線に住んでいる人は、比較的若いわけです。それからTXも同様でございまして。つまり新しくいい町づくりをすると比較的若い人が住みます。

これは東京23区を中心各区が実感していることなのですが、いいマンションができるとその町の人口が

増えるということがあります。人口が増減するというのは客観的な予見であるように思いがちなのですが、実をいうと町づくりの努力によってかなり変わってくるともいえるわけです。

そういったことをいろいろ考えると、実はTXの延伸で、八重洲口を通過して鍛冶橋を通過して銀座で曲がって臨海へ向かうコースは、私は具体的にそれで採算が取れるのかということについて検討していった方がいいのではないかと思います。5番、6番の複合系ということになります。

これで二つです。もう一つ本命がございまして、7番に「有楽町線の延伸（豊洲～住吉）」と書いてございます。これは何かと言いますと、有楽町線側あるいは東西線側から見ると、ここは四つ目通りですけれども、有楽町線は豊洲、東西線側で言うと東陽町ということになります。東西線も有楽町線も豊洲等に至るまでに、千葉方面から相当の混雑状況が生じるという実態がございまして。特に東西線の浦安辺りでは毎朝、乗り切れない人がいるぐらい混雑しています。

そういう意味では東陽町で南北交通がないので、ここで移っていただくことはとても効果的ということがございますので、混雑解消という意味もあります。さらに、東陽町近辺は四つ目通り沿いに近年、マンションだけでなくオフィスビルがとても増えております。そういった傾向に対応するという意味合いもあります。

ただし、「有楽町線の延伸（豊洲～住吉）」というのは、いわゆる20世紀の運政審時代から地下鉄8号線の延伸と言ってきた名残でこういう表現をしています。しかし、2000年にメトロ法ができて、帝都高速度交通営団が民営化されて株式会社になりました。東京メトロ株式会社です。それによって新線を造れないことになりました。ですから、ご承知のように、日比谷線の虎ノ門新駅もメトロ株式会社が造るのではなく、URが中心となってスキームをつくって、関連ビル関係のデベロッパー事業者たちがお金を出し合うのを基本としております。

ただ、昔のメトロの人はとてもよく考えていらっやあって、あそこで駅の間が2kmあるわけですが、ちょうど虎ノ門ヒルズから行く新駅の位置は、ホームが造れるように線路が平行になっていて斜面になっていない、坂になっていないということがあったので造れることになっています。なので、文句は言えないわけですが、いずれにしろそういう形になっているので、これが地下鉄8号線のままで「有楽町線の延伸（豊洲～住吉）」といっても事業者がいらないことになります。ですから、これは簡単で、ひっくり返して「都営線の延伸（住吉～豊洲）」というふうに考えると、多少は事情が変わってくるということがあります。

ただ、現在のように、東京都がこの種の公共事業をするのに世論の批判が相当強い状況だと、なかなか言い出しづらいということはあります。ただ、私はこういう世論の傾向は決して長続きするものではないだろうと思います。近いうちにこの種の問題が進展していけば、新たに投資すべきは投資するという考え方に世論がなっていくととてもいいと思いますし、そういう努力を私たちは惜しんではならないと思います。

そういう意味で、ごちゃごちゃ書いてあることの説明に時間を費やしましたが、これが今日、私が最も言いたいことのひとつでございます。

7——都市基盤整備のスピード

こういったことが時間軸から言っ、先ほど石原さんが「俺が活着ている間にできるのか」と言っていた

という話をしましたが、実はできるのです。私が50年近く東京都政を見てきた実感から言いますと、できるのだと思います。

先ほど都市構造論で少し出てきました。1995年に東京都は「とうきょうプラン」というものを作っております。その中で都心の機能更新をするべきだということで、それまで副都心を育成するために都心機能を更新させない、抑制するという政策を転換しました。そうしたら、7年後に丸ビルができました。そう決めたからでただけではないのですが、抑制を取ったことは間違いありません。8年後には六本木ヒルズができました。この種の再開発は結構早めに対応していただけるということです。

1995年のとうきょうプランで、東京都政が始まって以来初めて、羽田空港の国際化に言及いたしました。結局、それからいろいろな交渉事やすったものを経て、羽田の4本目の滑走路が完成し、定期路線が国際航空路線として飛び始めたのが2010年です。だから、行政計画で決めてから15年で4本目の滑走路ができ、国際定期便が飛び始めたということになります。この15年を長いと見るか、短いと見るかですが、結構できるということだと思います。3環状道路については先ほど申し上げたとおりです。

ちなみに、この写真の左下が羽田の4本目の滑走路の多摩川にかかる部分で、多摩川の流路を妨げないために栈橋方式にしました。ニューヨークのラガーディア空港にヒントを得たものです。

右側の写真は、今は立体化しましたが、京急の本線の連続立体交差化をする前の踏切に、当時の森喜朗首相と石原知事が引っ掛かっている場面です。このとき、私どもの設営は、プレスの皆さんには海側の踏切の海側の方でカメラを構えていただき、森首相と石原知事、その他の国会議員は、環8を陸側から海側に向かって歩いていただくと、必ず踏切に引っ掛かります。朝10時ごろの話なので、朝9時ごろにこれをやってしまうと、閉まりっ放しで全く様にならず、怒って帰ってしまうかもしれないので、適当に開く時間ということで10時過ぎにしました。

忘れもしない、これは西暦2001年2月1日のことです。なぜ忘れもしないかと言いますと、みぞれが降っていたのです。さらになぜ忘れないかと言いますと、その3日前まで石原知事はダボスの国際経済人会議に出席していたわけです。この2月1日の前々日、東京に帰ってまいりました。私はダボスに電話しても、これでは実感が湧かないから、成田空港に着いたら車の中から知事との電話をつないでほしいと随行の秘書に頼みまして、電話で知事をお願いしました。

「帰国なさったばかりで恐縮ですが、あさってこういうアピールをします。京急の連続立体交差化のためです。ぜひ朝来てほしい」と申し上げました。そうしたら、皆さん想像がつくと思いますが、「何で森君が来るのに俺が行かなきゃいけないんだ」と言われました。石原さんの方が先輩ですから、その種のことをよく議会でもおっしゃいましたが、そういったことを言われました。「いや、予算の前倒しです。蒲田警察署にとかく午前10時に来てください」とお願いしました。「うーん」とか言われて、電話は切られてしまいました。蒲田警察署に来てくれました。

この写真の陸側に向かって行って、すぐ左側に蒲田警察署があります。そこに首相と知事に集合していただいて、こうやって首尾よく、当たり前ですが踏切に引っ掛かって、渡ってきた首相と知事が「こんな踏切をいつまで放っておくのだ。環8だぞ、羽田空港があるのだぞ、けしからん。早く連続立体交差化すべきだ。予算を前倒して付けろ」というふうに言っていただきました。首尾よくこの年から予算が付いて、現在はお承知のとおり京急の立体化ができています。

これが2001年2月1日のみぞれの降る日にやったイベントなので、11年かかって京急の連続立体交差化本線、合わせて羽田空港線の連続立体交差化ができたことになります。これで箱根駅伝の選手が羽田空港線のためにここの踏切で足踏みをして、後でその分をタイムカットするという、東京都にとってみっともない話はなくなったことになります。

ですから、皆さんこうして見るとどうでしょうか。この種のインフラ整備はとても難しいように思われるかもしれませんが、私の人生の経験から言うと、私たちが都庁にいた時代にずっと課題だったことは結構出来上がっているのです。今言っているように簡単ではなくて、実はまだまだ中身は紆余曲折あって、一つ一つにエピソードが満載されているのですが、とにかくできているわけでございます。私たちはやはりこういったことを次の世代のためにしていくということだと思います。

実はロンドンもやっています、ロンドンはオリンピックの前にこうやって地下鉄の中でも、オリンピックゾーンは専用車両だから使わないでということをやっている、これでしのぎました。

でも同時に2012年のオリンピックが始まった年に、地下鉄のクロスレールの工事を始めています。今走っている地下鉄はチューブとって、大江戸線より一回り小さい地下鉄です。1863年に開通したのですが、地下鉄とはいえないという失礼かもしれませんが、そういう代物です。しかし、今度造るクロスレールは本格的なもので、自動車交通ではとても不便なロンドンを東西で結ぶ地下鉄でございます。これを今は掘っています。

2012年のロンドン五輪が始まったときに掘り始めたので、私はロンドン市役所の人に悪態をつきました。「なぜオリンピックを始めるときに道路を掘り返し始めるの」と聞くと、彼らは「違うんだよ。オリンピックムードがあるから、この着工ができたのだ。これもオリンピックのレガシーだよ」と言っていました。私はそういう考え方がやはり必要なのかなと思います。

さらに言うと、シティーから見てテムズ川の向かい側にシャードが建ちました。このシャードのビルはヨーロッパで最大の高さのオフィスビルになりました。ロンドンは今まで超高層ビルなど造らなかったのです。ドックランズのみということだったわけですが、これが建ちました。これもやはり計画はオリンピックのときです。「これもオリンピックのおかげか」とロンドン市役所の人に言うと、「いや、違う。今年は、この種の高い建物に必ず反対するチャールズ皇太子がとてもハッピーな状態にあったので、これが通ってしまったのだ」と言っています。例の皇太子の息子さんの婚約が整ったときに、これが許可されているのです。そういう事情はあるのですが、みんな努力しているということだと思います。

最後に一言だけ、この話をしておきたいと思います。オリンピックはスポーツの祭典であると同時に、文化の祭典でございます。ロンドンの場合もオリンピック開催2012年の3年前から文化イベント、エンターテインメントを全国展開いたしました。かなりオリンピックムードが盛り上がったと同時に、どちらかというと前衛アートに冷たかったイギリス国民が、とても前衛アートに親しむようになったといわれております。

東京も同じで、これは東京都の文化ビジョンです。東京もやはり3年前から全国展開をしようということで、既にモデルイベントが始まっております。

この後は、パネルディスカッションで議論されることになると思いますが、これはパリのサクレ・クール寺院、モンマルトルの丘です。

あるいはロンドンだったらピカデリーサーカスのような盛り場では、必ず人々が座って楽しむということが

あります。こうやって座って楽しむような世界一の盛り場のような場所が、東京あるいは日本にどれだけあるかと言うと、まだまだ増やしていかなければならないということになるのだと思います。

この写真を見て、東京だと思う人があまりいないのですが、東京の都心の街並みも大体こういった感じになってきて、水準は相当に高くなったと思います。

これは文化イベントを行うための政府の計画ですけれども、東京に今まで足りなかった文化に親しむ機会を増やしていくということが、基本的にとっても大切だと思います。東京のミュージカルやコンサートなどを見るために、あるいは聞くために、ヨーロッパ人やアメリカ人が東京へ旅行に来るぐらいのことをしないと、私たちは悔しくてしょうがないのです。大体ロンドンに演劇を見にいったり、ニューヨークにミュージカルを見にいったりするために私たちは大金を使っているわけですが、それを彼らにも東京でさせて初めて、東京でも文化や観光が根付いたといえるのではないかと思います。

以上、大変に雑ぱくなお話をしましたが、本番はこの後のパネルディスカッションで専門家の皆さんからしていただけたと思いますので、それをご期待いただきたいと思います。私の話を聞いていただいて、どうもありがとうございました（拍手）。