

◇◇2020年東京オリンピック・パラリンピックを理想的社会づくりのチャンスに◇◇

2013年9月8日未明、2020年に東京で夏季オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることが決まってから、約2カ月が経過した。開催決定直後のような報道の過熱ぶりはやや落ち着いた印象もあるが、それでも連日オリンピック関連のニュースや話題は続いており、昨年まで沈鬱ムードであった日本全体に明るさをもたらしていることは間違いない。

個人的には、オリンピックの調査やマーケティングにも関わり、人一倍、関心が高かったこともあるが、一人の日本人として純粋にうれしいし、7年後の開催が楽しみである。以前、小誌でも論文を掲載したが、2012年9月に弊社が実施したアンケート調査では、「『日本代表チーム、日本代表選手が国際大会で活躍する（優勝する、メダルを獲得する）』ことが『日本人がノーベル賞を受賞する』や『日本の文化人が国際的に高い評価を得る』などよりもうれしい」という結果を得た。日本国民に大きな喜びをもたらすビッグイベントであるオリンピックが、まさしく日本で開催されるのである。このことは、建設需要等に伴う経済波及効果のみならず、日本人の価値観・消費意識や各種の産業にも相当の影響を与えるであろう。

まず、2020年まで、東京は「世界から注目を集める都市」であり続ける。それを日本人が意識し、日本を誇りに思う気持ちが高まっていくだろう。海外から訪れる外国人旅行者へのおもてなしとして、各種標識の外国語表示は一段と進み、外国人がいることが普通の光景になっていく。つまり、日本国内に居ながらにして「日常でのグローバル化」が進むはずである。外国人へのおもてなしに役立ちたい、あるいは、より深く日本のことを知ってもらいたいという意識から、語学学校や無形文化遺産登録が確実視されている和食の料理教室などの需要も高まるかもしれない。

スポーツ界に目を転じれば、わが国でのオリンピック開催にあたり、当然、国民から多くのメダル獲得が期待され、2020年を目標にスポーツに対する資金投下は間違いなく進む。実際に、夏季オリンピックでの金メダル獲得数は、1964年の東京大会が16個（2004年のアテネ大会と同数）と最多であり、冬季オリンピックでは1998年の長野大会が金メダル5個、メダル総数10個と他の大会と比較しても圧倒的に多い。最多メダル数獲得を目標に、国だけでなく民間企業の資金はマイナー競技にまで流れ込むだろう。最近では、費用対効果を勘案して民間企業が撤退モードにあったスポーツ界にとって良いことであるが、オリンピック特需に安住することなく、2020年以降も見据えた持続的な企業からの支援を獲得できるよう競技団体やリーグ・チームの変革も期待したい。

東京でのオリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定によって、2020年という明確な目標年次が設定されたことから、2020年及びその後の東京や日本をどのような都市や社会にすべきかを国民全体で共有しつつ、その実現に邁進すべく取り組んでいくべきであろうし、その良いチャンスを得たと考えたい。

なお、今号は「2020年東京オリンピック・パラリンピック特集」とし、オリンピック開催にあたって、特に注目を集める訪日外国人旅行者（インバウンド）とインフラ整備に関する論文を掲載した。これらは小誌刊行にあたり、新たな情報を収集・整理し、楽観的すぎることも悲観的すぎることもない、現実的な論考を行ったものである。関係者の方々の参考になれば幸いである。

平成25年11月 編集担当 三崎 富査雄

観光産業の起爆剤として期待される東京オリンピック

(株)野村総合研究所 社会システムコンサルティング部 主任コンサルタント 岡村 篤
 コンサルタント 八亀 彰吾
 公共経営コンサルティング部 副主任コンサルタント 高橋 祐樹

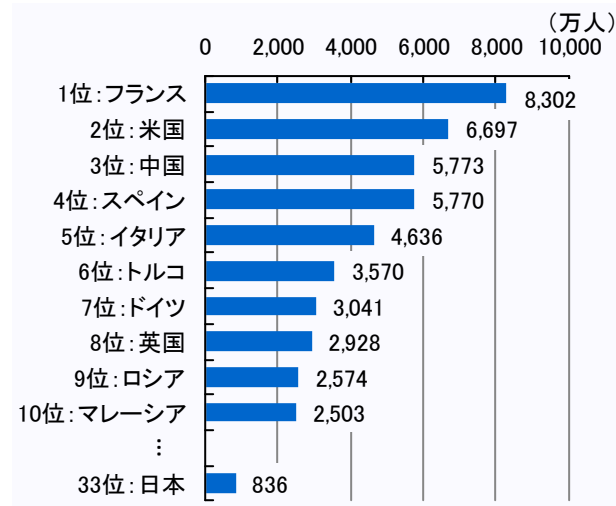
1. はじめに

2013年9月8日（日本時間）にIOC総会において、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「オリンピック」という）の東京開催が決定された。

オリンピックを契機に、首都圏では大規模な交通インフラの整備などが進むと見込まれる。

そして、この機会に、一過性の需要創出に留まらず、国際競争力の強化が期待される産業の一つとして、観光産業がある。訪日外国人旅行者数は2013年に1,000万人達成が見込まれており、増加傾向にあるものの、観光先進国と比べてその規模は依然として小さく、今後さらなる向上が求められている。

図表1 世界各国への外国人旅行者数（2012年）



出所) 日本政府観光局 (JNTO) 「世界各国、地域への外国人訪問者数」より NRI 作成

本稿では、オリンピック開催が日本の観光産業にとって如何に貴重な機会か、また、その機会を通じて何を目指すべきかについて、今後の課題と実施すべき施策を検討する。

2. オリンピックが日本の観光産業に与えるインパクト

オリンピック開催は、これまで日本への関心が高くなかった外国人旅行者の訪日意欲喚起を通じ、観光産業に大きな波及効果をもたらすことが予想される。オリンピック開催期間に観戦目的で訪日する外国人旅行者の増加だけでなく、事前プロモーションや関連する催事などのメディア露出に伴う訪日意向の拡大も想定される。さらに、オリンピック目的で訪日した外国人旅行者のリピーター化や口コミによって、長期間にわたる外国人旅行者の増加も期待できる。

これらの効果を最大化するために、外国人旅行者を受け入れる政府・地方自治体及び観光事業者が、開催までの7年間にさまざまな準備や取り組みを実施する必要がある。

1) 開催期間中に生じる訪日需要

オリンピックのチケット販売合計数は、1,010万枚*1と想定されている。過去のオリンピックにおける海外向けチケット比率に基づき2020年東京での同比率を20~25%、1

*1 オリンピック 780万枚、パラリンピック 230万枚。2020年東京オリンピック・パラリンピック招致委員会「立候補ファイル」より抜粋

人当たり購入枚数を 4～5 枚とすると、開催期間中に約 40～60 万人の外国人がオリンピック観戦を目的に訪日すると推計される。このような短期間に、集中して訪日する外国人旅行者を受け入れるためには、十分な体制の整備が不可欠である。

航空ネットワークについては、羽田空港国際化の進行による供給拡大が進んでいるものの、開会式直前などのピーク時期は予約が取りづらくなることが想定される。成田・羽田を発着する直行便の航空券が手配できない場合は、経由便利用が選択される。外国人旅行者は、ソウルや香港を経由することが多いが、関西国際空港・中部国際空港から入国し、鉄道で移動するルートへより積極的に誘導することで、開催地を含む首都圏以外の地域へのオリンピック効果の波及を図ることも検討すべきであろう。

また、東京の宿泊施設不足を指摘する声も聞かれる。選手村の半径 10km 以内のホテルの客室数は 8.7 万室であるが、うち 4.2 万室は大会関係者や観戦客などのために確保していると発表されている。東京都によると、これはホテル以外の既存施設を利用したり、メディアのためのメディア村を建設したりする必要のない十分な客室数であるという。一方で、ピーク時の 1 日当たり来客数は最大 92 万人と予測されているが、仮にその 3 割を宿泊客とし、1 部屋当たり 2 人で宿泊した場合、13.8 万室が必要と推計できる。また、2013 年 8 月の都内ホテル稼働率が 8 割を超える水準であることを鑑みると、供給力不足も懸念される。

加えて、高額との指摘もある東京の宿泊単価が、オリンピック開催期間中にさらに高騰することが考えられ、宿泊施設の供給不足が外国人旅行者の訪日を断念する要因にもなり得る。

オリンピックは海外市場における日本の認

知度を高め、デスティネーションとしての魅力を発信する絶好の機会である。交通機関や宿泊施設の制約で訪日を断念させることがないように、戦略的な取り組みが求められる。

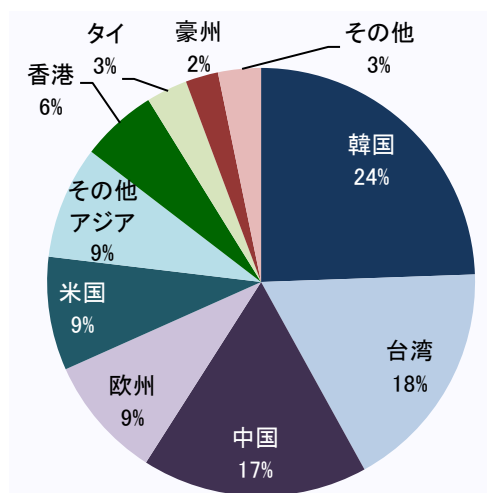
2) オリンピック開催を起爆剤とした欧米市場開拓の可能性

オリンピック開催が観光産業にとって貴重な機会である理由は、単に多くの訪日外国人旅行者を獲得できることだけに留まらない。訪日外国人旅行者数が少ない欧米市場を開拓する起爆剤になる可能性も有している。

現在、訪日外国人旅行者の大部分を占めている東アジア・東南アジアからの旅行者は、平均滞在日数が短く、旅行中の消費単価が低い。しかし、経済成長や所得水準向上が続くため、旅行者数はオリンピック開催の有無に関わらず今後も増加すると考えられる。

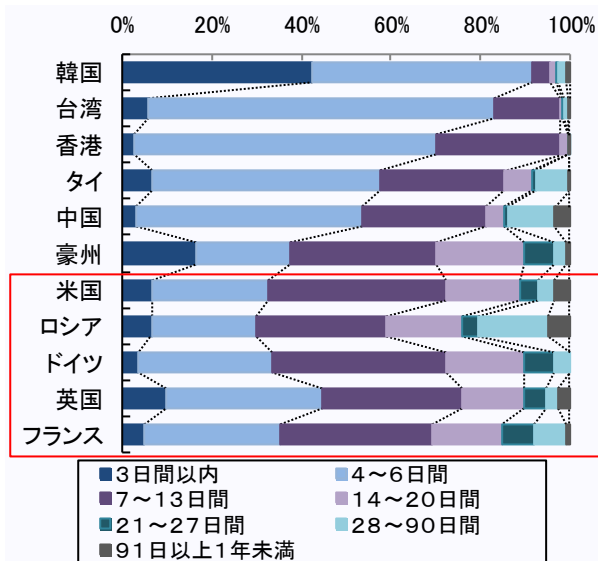
一方、欧米地域からの外国人旅行者は、滞在日数が長く消費単価が高いが、欧米からの移動時間や費用面で負担が大きいことも影響し、旅行者数を伸ばすことが難しい環境にある。特に、EU 地域は所得水準の高い国が多いが、プロモーション不足などが原因で、国によっては日本の認知度が高いとは言い難い状況にある。

図表 2 訪日外国人の国別内訳 (2012 年)



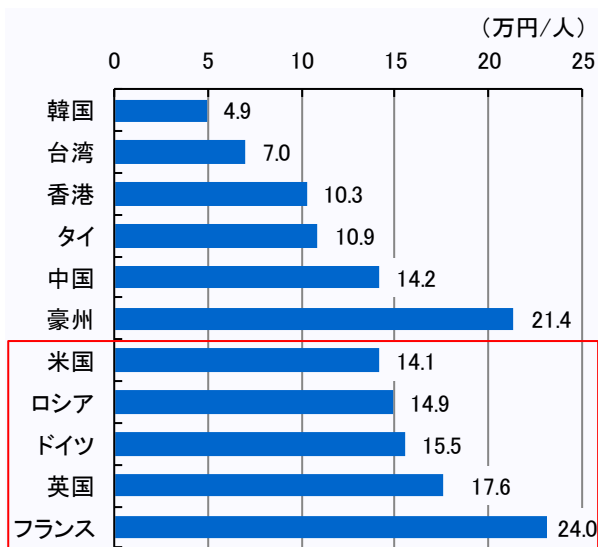
出所) 日本政府観光局 (JNTO) 「訪日外客の動向」より NRI 作成

図表3 各国からの訪日観光旅行の滞在日数内訳



出所) 観光庁「訪日外国人消費動向調査(平成 25 年 4 月~6 月期)」より NRI 作成

図表4 各国からの訪日観光旅行における平均消費単価



注) 平均消費単価は「旅行中支出額」の平均値であり、パッケージツアー参加費や国際航空・船舶運賃は含まれない

出所) 観光庁「訪日外国人消費動向調査(平成 25 年 4 月~6 月期)」より NRI 作成

オリンピックという世界的なイベントは、普段は日本に関心を抱いていない、あるいは遠距離のため訪日を諦めている外国人旅行者が日本を訪れる絶好の契機となる。この機会を生かし、2020年の夏に、日本の魅力を体験してもらうことでリピート化を促し、経済効

果の点でも観光市場の持続的な成長実現を図るべきだろう。

3) オリンピック準備期間中にも期待される訪日需要増加

オリンピックによる観光産業への影響は、オリンピック開催中の一時的な外国人旅行者の増加に留まらない。現在から2020年に至るまでの期間においても、オリンピック開催の準備などに付随した訪日需要を喚起する要因が複数存在する。

まず、オリンピック開催を契機としたインフラ拡充による観光資源や外国人旅行者の受け入れ態勢の整備が進む予定である。また、競技会場の改修をはじめ、選手村や周辺施設の新設、さらには首都圏の既存空港の拡充、成田・羽田を結ぶ新軌道の建設が進むとの見方もある。

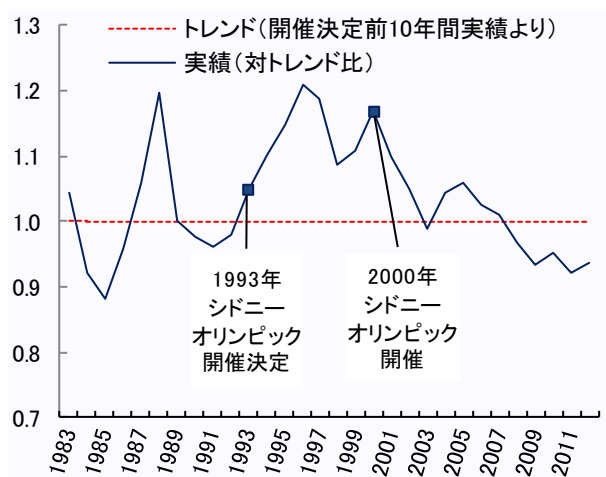
次に、スポーツ大会や国際会議の開催に伴うインバウンド増加への期待が挙げられる。2020年のオリンピックに先立ち、すでに開催が決定している2019年のラグビーワールドカップをはじめ、プレススポーツ大会の日本開催招致も想定される。また、オリンピック関連の国際会議も複数開催されると見込まれる。

そして、「東京」が海外メディアに露出する機会が増加する。すなわち外国人が「東京」に触れる機会が増加するため、これを生かした適切なプロモーション及び誘致戦略を行うことが重要になる。誘致ターゲットとすべき国や地域の人々に対して、東京の何が魅力的になり得るかを考え、それを商品化し、旅行会社に売り込む、という一連の流れを捉えた活動を実施していくことで、訪日需要の喚起に結び付くだろう。

オリンピック準備期間中の活動がインバウンド需要を喚起した例は、過去の大会でも見られる。具体的な例として、日本と同様に先進国で開催されたシドニーオリンピックでは、

開催決定後、豪州を訪問する外国人旅行者数が、過去 10 年の推移から予測される値を上回った。

図表 5 シドニーオリンピック前後の訪豪外国人人数推移



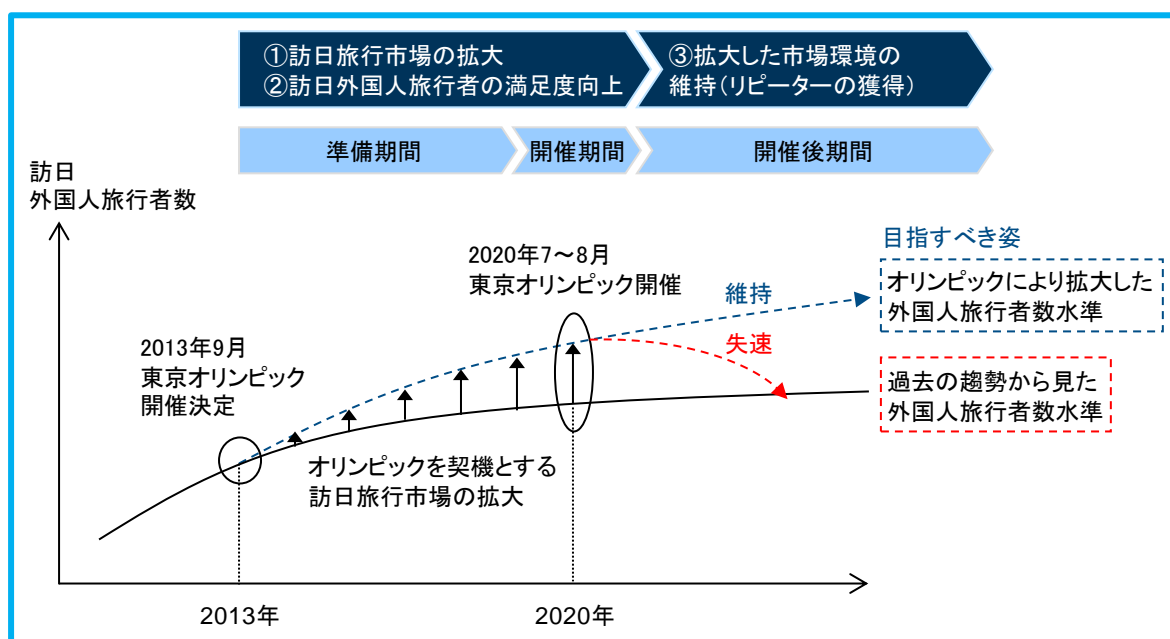
出所)「Australian Bureau of Statistics」より NRI 作成

3. オリンピック閉幕後の観光立国実現に向けた方策

ここまで、オリンピック準備・開催期間に期待される効果や課題について検討してきたが、本章では閉幕後に目指すべき姿とその実現に向けた方策を検討する。

オリンピック閉幕後に目指すべきは、開催により上向いた訪日需要の増加トレンドを維持し、「真の観光立国を実現する」という将来像であろう。そのためには、準備・開催期間にいわゆる「オリンピック効果」で訪日した外国人旅行者のリピーター化、あるいは口コミなどによる新規需要を獲得する必要がある。

図表 6 オリンピックの開催が訪日外国人人数に与える影響のイメージ



訪日需要の増加トレンドを維持するための取り組みは多岐にわたるが、本稿では、1) 地方部への外国人旅行者誘導、2)「おもてなし」の点検・改善、の2つの視点から解決すべき課題と取り組みの方向性を検討する。

1) 地方部への外国人旅行者誘導

オリンピック効果による訪日需要増加トレンドを維持するカギとなるのが、首都圏以外の地方部の取り組みである。観光庁「訪日外国人消費動向調査(2012年版)」によれば、

外国人旅行者全体の 51.3%が東京都を訪問しており、その訪問率は大阪府 24.0%の 2 倍以上、京都府 17.3%の約 3 倍に達する。一方、インバウンド数 3,000 万を誇る中国（香港・マカオを除く）の都市別訪問率を見ると、1 位の上海で 20.0%、2 位の北京で 16.2%となっている。国土面積に差はあるものの、日本が国際観光においても「東京一極集中」とな

っていることは明確である。

仮に、2013 年の外国人旅行者数が堅調に推移して 1,000 万人に達し、都市別訪問率は 2012 年と変わらない場合、東京のインバウンド数は 513 万人となる。これは、日本の約 3 倍の外国人旅行者数を誇る中国の訪問率 1 位の上海と同じ水準である。

図表 7 外国人入込客の都市・都道府県別訪問率（2012 年）

中 国				日 本			
順位	都市名	訪問率	入込客数 (推計値、万人)	順位	都市名	訪問率	入込客数 (推計値、万人)
1	上海	20.0%	545	1	東京都	51.3%	429
2	北京	16.2%	441	2	大阪府	24.0%	201
3	広州	10.0%	271	3	京都府	17.3%	145
4	杭州	8.5%	230	4	神奈川県	12.7%	106
5	蘇州	6.5%	176	5	千葉県	9.8%	82
6	深セン	6.0%	164	6	愛知県	9.4%	79
7	重慶	5.6%	154	7	福岡県	9.4%	78
8	成都	4.5%	122	8	北海道	7.8%	65
9	大連	4.2%	113	9	兵庫県	5.7%	47
10	桂林	4.1%	112	10	山梨県	5.6%	47

出所) 中国：China National Tourism Administration

<http://www.cnta.gov.cn/html/2013-1/2013-1-17-17-14-84422.html>

日本：観光庁「訪日外国人消費動向調査」（2012 年）、JNTO 統計をもとに NRI 作成

日本が真の観光立国としての地位を確立するためには、東京以外の都市への訪問率向上、特に、東京と大阪を結ぶゴールデンルート以外の地域への誘客が不可欠である。

次に、オリンピック開催に向けて検討すべき取り組みの一例を紹介する。

①ソフト施策充実による国内移動の円滑化

すでに、一定期間に JR グループの鉄道やバスが利用できるパス (Japan Rail Pass など) が外国人旅行者向けに販売されており、海外で購入することができる。7 日間、14 日間、21 日間の 3 期間のパスが販売されているが、いずれも連続した期間での利

用となる。Eurail pass に代表されるヨーロッパでは、Japan Rail Pass と同種の連続タイプ (15 日間、21 日間、1 か月間、2 か月間、3 か月間) に加え、フレキシタイプと呼ばれる、一定期間 (2 か月間のうちの 10 日、15 日) に、利用日を選べる種類も販売されている。一般的に欧米人は長期休暇を取るため、各地域に複数泊ずつ滞在して移動する旅程を想定し、多種類のパスをつくるべきであろう。

さらに、現状では Japan Rail Pass では、新幹線ののぞみ号・みずほ号を利用することができない。また、海外から指定席などを予約することも難しい。

オリンピック開催期間だけでなく、外国人旅行者の地方部への誘客を目指す上で、国内移動の円滑化を図ることは必須である。

②地方部観光コンテンツのプロモーション

日本の四季や自然、文化といった魅力は、地方部にこそ豊富に存在するといっても過言ではない。しかし、その魅力が海外に伝わっているケースは少ない。オリンピック開催期間前後だけを見れば、開催地以外の観光地への外国人旅行者は必ずしも増加するとは言えない。ロンドンオリンピックを例に挙げれば、ロンドン以外のイングランド地方、スコットランド地方などは軒並み対前年度比で外国人旅行者数を減らしている。英国は世界有数の観光国であるが、開催期間中の国際線の航空運賃の高騰などが、開催地以外の外国人旅行者数を減少させる要因になったと考えられる。日本でも同様の事象が起こる可能性は否定できない。

しかし、世界中が東京及び日本に注目するオリンピック開催期間中は、他に類を見ない絶好のプロモーションの機会と言える。オリンピック観戦客のリピート需要の地方部への取り込みだけでなく、口コミやメディアを通じた地方部の観光コンテンツの海外市場への情報発信によって、その認知度や来訪意向を高めることが期待できる。また、準備期間についても、東京への注目度の高まりを生かし、「東京から地方へ」、あるいは「地方から東京へ」といった観光ルートを、海外の旅行代理店向けに提供するFAMトリップ（Familiarization Trip：視察旅行）などで海外に発信していく取り組みを実施することが求められる。

③データに基づいたマーケティング手法確立

前述した2点の取り組みを実現するためにも、日本の観光産業全体のマーケティン

グの強化が不可欠である。近年、観光関連の統計整備が進んできているものの、観光産業全体では依然として経験・感覚に頼った意思決定がなされている。この現状から早急に脱却し、データに基づいたマーケティング手法を確立・普及する必要がある。

具体的な手法としては、観光庁が実験的に取り組んでいるGPSデータを用いた観光行動分析の対象を外国人旅行者にも拡大することなどが考えられる。外国人旅行者を対象としたアンケート調査はすでに実施されているが、GPSデータを用いることで、どの観光地にどれだけ滞在したか、また、どのような経路で観光地をめぐっているかなど、これまで得ることができなかった情報を把握できる。これらの情報をもとに、外国人旅行者をターゲットとした観光商品・観光ルートを開発することで、観光地あるいは観光圏としての競争力強化を図ることも可能だろう。

このように、オリンピック準備期間に、外国人旅行者を対象とした調査手法を確立し、外国人旅行者に訴求する観光コンテンツの開発・拡充を目指すことが求められる。

2)「おもてなし」の点検・改善

オリンピック観戦客のリピート化を図るためには、滞在中の満足度を高める施策も重要である。オリンピック観戦チケット・航空券・宿泊費用といったハイシーズン料金を支払う外国人旅行者の期待に応じて、改めて日本の強みである「おもてなし」の内容や水準を点検・改善する必要があるだろう。

世界経済フォーラムが世界140の国・地域を対象に取りまとめている「旅行・観光競争力レポート（2013年版）」によれば、日本は総合14位と比較的高い評価を得ている一方で、「外国人旅行者に対する態度（Attitude of population toward foreign visitors）」という

指標では 74 位であり、アジア地域でもタイやシンガポール、香港、マレーシアなどの後塵を拝している。この指標は、該当国有識者を対象とした 7 段階評価のアンケート調査をもとに集計されており、スコアの差も僅かで

あることから、必ずしも「おもてなし」の水準を正確に表しているとは言えない。しかし、日本の強みである「おもてなし」は未だに改善の余地があることも事実である。

図表 8 外国人旅行者に対する態度

順位	国・地域名	評価	順位	国・地域名	評価	順位	国・地域名	評価
1	アイスランド	6.8	13	タイ	6.6	78	台湾	6.2
2	ニュージーランド	6.8	16	シンガポール	6.6	86	バングラデシュ	6.1
3	モロッコ	6.7	25	スリランカ	6.5	100	カンボジア	6.0
4	マケドニア	6.7	26	フィリピン	6.5	104	インド	5.9
5	オーストリア	6.7	27	豪州	6.5	108	ベトナム	5.9
6	セネガル	6.7	32	香港	6.5	114	インドネシア	5.8
7	ポルトガル	6.6	56	マレーシア	6.3	129	韓国	5.5
8	ホスピア・ヘルツェゴビナ	6.6	70	ネパール	6.2	130	中国	5.5
9	アイルランド	6.6	74	日本	6.2	131	モンゴル	5.5
10	ブルキナファソ	6.6	76	ブルネイ	6.2	134	パキスタン	5.3

注) 評価値は、7 点満点のアンケート調査スコア

出所) World Economic Forum “The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013”

例えば、これまでも言われ続けていることだが、日本の観光関連事業者の英語対応力の低さは依然として大きな問題となっている。東京をはじめとする大都市では、ホテルや飲食店、交通機関などでは比較的英語が通じるものの、地方部では、まだ外国人旅行者が安心して滞在するだけの環境が整備されているとは言い難い。日本人スタッフの語学力向上や外国人スタッフの雇用など、国際観光市場を獲得するためには、中長期的な投資が必要である。オリンピック開催が、「需要がないから投資ができない」という状況を打破する契機になることが期待される。

また、法務省では、電子ゲートの設置などによる入国審査の迅速化が、すでに検討されているが、これらの取り組みをさらに広げる必要もあるだろう。香港で、大規模なイベントや展示会が開催される場合は、参加者専用

の入国カウンターを備えているように、日本でもオリンピックチケット保有者専用の入国カウンターの設置などを検討すべきではないだろうか。このような取り組みは、オリンピックに限らず、国際会議や国際展示会など、日本が戦略的な誘致を目指す分野全体に適用すべきである。

このように改善事項を挙げれば限りないが、重要なのは日本人の「おもてなし」の精神を外国人旅行者に十分に伝えるためには、改善すべき取り組みが山積しているという事実である。2020 年に向けて、まずは外国人旅行者のニーズを的確に把握し、日本の「おもてなし」の現状と突き合わせ、改善点を抽出する必要があるだろう。

4. おわりに

1964年の東京オリンピック開催は、いわゆる「オリンピック景気」をもたらすとともに、インフラ整備の進展が日本の高度経済成長を支える一因となった。その結果、同年のOECD加盟に象徴されるように、日本は経済先進国へと成長を遂げた。

1960年代と現在では、日本経済を取り巻く環境が大きく異なる。人口減少社会、経済の成熟化といった大きなトレンドの中で開催される2020年の東京オリンピックに何を期待すべきか。もちろん、前回開催時と同様にインフラ投資や国内消費の拡大も期待できる。しかし、すでに成熟経済・成熟社会に至っている日本がオリンピックを通じて目指すべきは、「観光先進国」としての地位確立ではないだろうか。21世紀最大の産業とも言われる観光産業に、オリンピック開催を起爆剤として国を挙げて取り組むことが期待される。

筆者

岡村 篤 (おかむら あつし)
株式会社 野村総合研究所
社会システムコンサルティング部
主任コンサルタント
専門は、産業政策、集客交流、少子高齢化
対策、多文化共生 など
E-mail: a2-okamura@nri.co.jp

筆者

八亀 彰吾 (やかめ しょうご)
株式会社 野村総合研究所
社会システムコンサルティング部
コンサルタント
専門は、産業政策、集客交流 など
E-mail: s-yakame@nri.co.jp

筆者

高橋 祐樹 (たかはし ゆうき)
株式会社 野村総合研究所
公共経営コンサルティング部
副主任コンサルタント
専門は、運輸・観光業界の事業戦略支援 など
E-mail: y8-takahashi@nri.co.jp

2020年の東京オリンピックを契機とした東京再構築の必要性

株式会社 野村総合研究所 社会システムコンサルティング部
上級コンサルタント 小林 庸至

1. 2020年の東京オリンピックで残すべきレガシーとは

2020年の東京オリンピック開催が決まり、大会施設の整備にかかる建設需要や観戦に関連した消費等による経済効果が注目されている。東京都は経済効果を約3兆円と試算しており、世間ではこれを過小評価と見る向きもあるようだが、イギリス貿易投資省（UK Trade & Investment）の発表（2013年7月）によるロンドンオリンピックの経済効果99億ポンド（約1.5兆円）と比較すると妥当な水準と言えるだろう。

しかし、オリンピック開催のメリットを、一過性の経済効果で終わらせてしまってはもったいない。1964年の東京オリンピックでは、首都高速道路、東海道新幹線等のインフラ整備が行われ、これがオリンピックのレガシー（遺産）として残された。次期オリンピックで残すべきレガシーとは何だろうか。

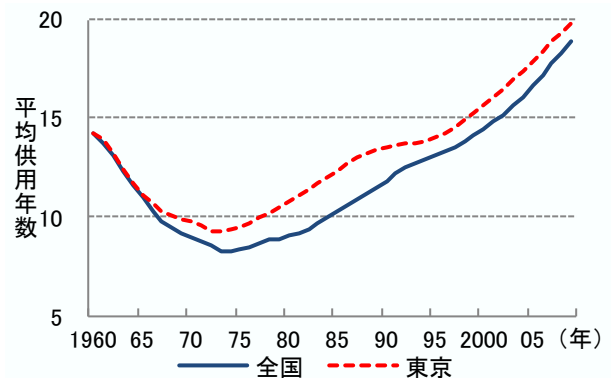
東京招致決定は、政府にとって「2020年」というわかりやすい目標ができたことを意味する。オリンピック開催を、長期的な日本・東京の再生に如何に結び付けていくかが問われている。筆者は、2020年を目指して、「いつかはやらなければならないとわかっていながら、先送りしていた東京の課題解決に着手する」ことを提案したい。

2. 東京の課題と求められる取り組み

1) 東京の課題(i)：インフラの老朽化

笹子トンネル事故を契機に、インフラの老朽化が関心を集めている。特に都市部は、わが国の経済を牽引する地域として、先行的にインフラ整備が行われたため、老朽化が顕在化するのも早い。過去の公共投資実績をもとにインフラのヴィンテージ（平均供用年数）を計算すると、東京でインフラの老朽化が進んでいることがよくわかる。

図表1 インフラのヴィンテージ

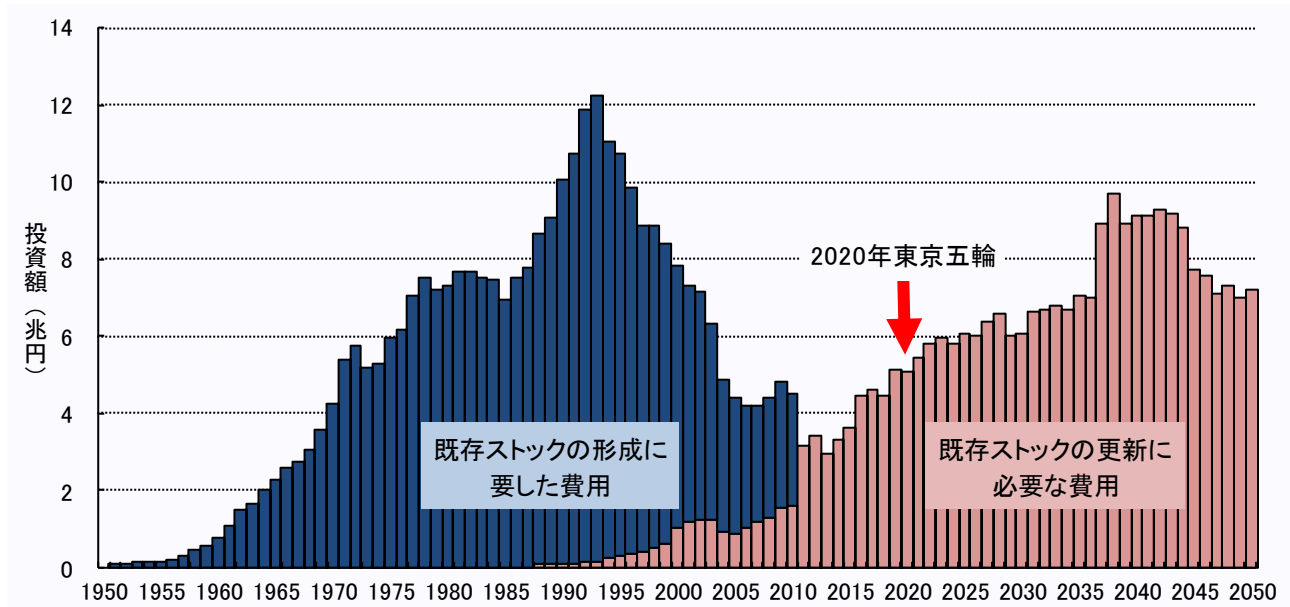


出所) 内閣府「日本の社会資本 2012」及び総務省「行政投資実績」より NRI 作成

インフラの老朽化に伴い、修繕や更新に膨大な費用が必要となる。1都3県におけるこれまでの国・都県・市町村によるインフラ投資額から将来の必要費用を推計すると、2038年には9.7兆円に達する。2010年の投資額は4.5兆円のため、その2倍以上の費用がかかる計算になる*1。

*1 総務省「行政投資実績」に基づく投資額には維持管理費・用地補償費等が含まれているため、過大評価となっている点に留意が必要である。

図表2 1都3県で必要になる更新投資

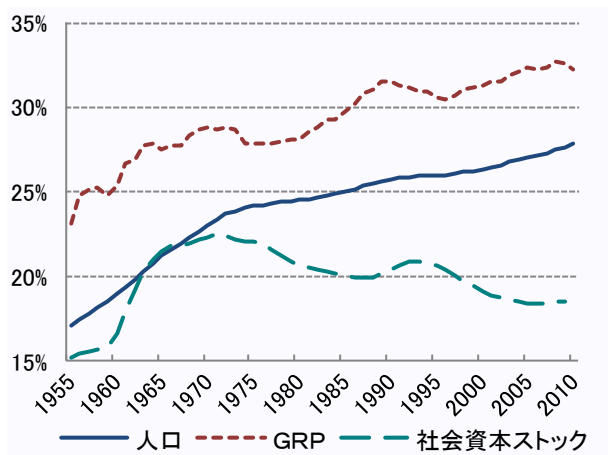


出所) 総務省「行政投資実績」をもとに NRI 作成

高度経済成長期以降、都市部と地方部の格差是正のため、公共投資の重点は都市部から地方部に移された。しかし、地方部でインフラ整備が進んでも、結局、人口や GDP の首都圏集中に歯止めがかかるとはなかった。誤解を恐れずに言えば、日本の富の多くを東京が生み出しているにも関わらず、東京への投資は疎かにされてきたと言える。

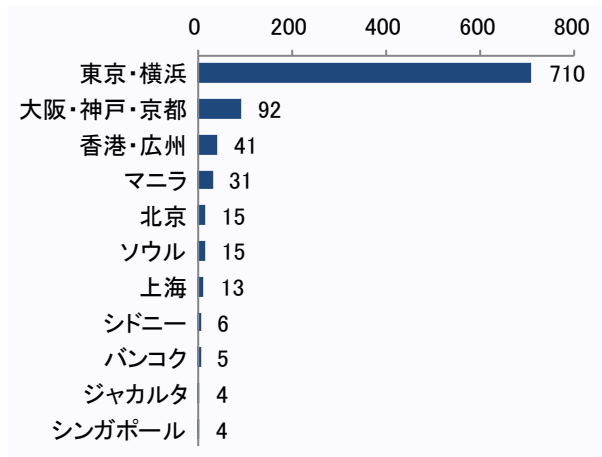
さらに、東京はアジアの主要都市の中でも突出して災害リスクが高いと言われている。近い将来、首都直下地震の発生が危惧される中、インフラの老朽化対策は喫緊の課題である。

図表3 全国の人口・GRP・社会資本ストックのうち1都3県が占める割合



出所) 総務省「国勢調査」、内閣府「県民経済計算」「日本の社会資本 2012」をもとに NRI 作成

図表4 アジアの主要都市の災害リスク指数



注) 世界主要都市の災害危険度 (Hazard)、災害への脆弱性 (Vulnerability)、危険にさらされる経済的価値 (Exposed values) を 0~10 で評価し、これらを乗じたもの。

出所) Munich Re (ミュンヘン再保険会社)「ANNUAL REVIEW: NATURAL CATASTROPHES 2002」をもとに NRI 作成

2020年に向けたインフラ投資として、三環状道路（首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道）の整備*2、公共交通機関のバリアフリー化を行うことがすでに決まっている。また、羽田空港の拡張、羽田空港と成田空港を結ぶ新たな鉄道の整備等も話題に上っている。

1964年の東京オリンピックの際にさまざまなインフラが整備され、老朽化が深刻する56年後の2020年に奇しくも再びオリンピックが開催される。これを契機に、老朽化が進む首都圏インフラの再生に着手すべきと考える。

特に重視されるのが首都高速道路の再構築である。首都高速道路は、老朽化による損傷が進んでいるだけでなく、河川の上部空間を利用して建設されたため点検補修を行うのが難しい区間があること、急カーブが随所にあり安全な高速走行に支障があること、日本橋上空の高架橋によって都市景観を阻害していることなど、さまざまな問題を抱えている。オリンピックに向けて首都高速道路の再構築に道筋をつけ、「安全な東京」を確かなものにするための社会的な意義は大きい。

再構築に向けた検討は2012年から始まっている。首都高速道路(株)が設置した調査研究委員会は、現在と同じルート・構造を維持することを前提に、大規模修繕・更新が必要な区間を選定し、総事業費を最大で9,100億円と見積もった。また、同時期に国土交通省が設置した有識者会議は、首都高速道路は首都東京を支える基盤であることから、都市環状線の地下化を含む再生事業を国家プロジェクトとして行うべきと提言した。後者は事業費を示していないが、ロータリークラブの試算によると、都心環状線及び周辺路線をすべて撤去・地下化した場合の建設費は3.8兆円に

上るという。リニア中央新幹線（東京―名古屋間）の建設費は5兆円以上かかると言われていることから、それには及ばないものの相当規模のビッグプロジェクトになる。

どちらの案にせよ、莫大な費用がかかるわけだが、その財源は確保されていない。道路法に基づく道路は無料公開が原則であり、首都高速道路は道路整備特別措置法による例外措置として料金徴収が認められているが、整備費用の償還期間が終われば無料化しなければならない。これには修繕・更新のための費用が含まれていないため、税金で賄うことになる。この場合、政府の財政状況を考えると、できるだけ費用がかからないプランが選択される可能性が高い。しかし、首都高速道路は、単に「安全かつ高速な走行を実現する」という道路の機能を果たせばよいというわけではなく、都市景観を構成する重要な要素の一つであり、東京の魅力や競争力に大きな影響を及ぼすという点を忘れてはいけない。

海外では、高架道路を撤去・地下化し、都市の再生を成功させた事例が存在する。ボストンでは、都心部を南北に縦貫していた高架道路を地下に移設・拡幅し、地上部の大半をオープンスペースとして開放した。これにより都市景観が大幅に改善され、周辺の不動産価値も上昇したという。事業費146億ドル（約1.4兆円）の6割を連邦政府、4割を州政府等が拠出した。また、シアトルでは、市街地とウォーターフロントを分断するように走っていた高架道路を撤去・地下化し、地上部にLRTを整備する計画を進めている。地域活性化、水辺環境の整備のため、コストの高い地下化案が採用された。総事業費31億ドルは、連邦・州・市等が分担して拠出している。ソウルでは、都心部を東西に流れる清溪川（チョンゲチョン）は暗渠*3化され、上部に高架

*2 2020年には9割が完成予定である。

*3 地下に埋設された水路のこと。

道路が整備されていたが、周辺地区の再生のため道路が撤去され、河川が復元された。事業費 3,867 億ウォン（約 350 億円）の全額を市が負担し、2 年という驚異的なスピードで工事を成し遂げた。

インフラを整備すれば、例外なく更新期を迎える。これを考えると、新規整備だけを見込んだ現在の資金調達スキームは不十分と言わざるを得ず、法改正による利用者負担の継続を検討する必要があるだろう。また、不動産開発ポテンシャルが高い東京に立地するというメリットを活かし、特例容積率適用区域制度を活用した空中権の売却（東京駅舎の復元に用いられた）など、民間資金を活用する方法を検討する必要もあろう。地下化を伴う場合、オリンピックまでに完遂することは不可能である。まずは、フラッグシッププロジェクトとして、注目度の高い「日本橋川*4の再生」に着手してはどうか。これをきっかけに東京が大きく変わる可能性がある。

2) 東京の課題(ii)：既成市街地の再構築

東京に限らず世界中の都市で、「将来世代のニーズを満たす能力を損なうことなく、現在の世代のニーズを満たす」持続可能な都市への再構築が重要なテーマとなっている。新興国の経済成長に伴い、世界中でメガシティが誕生しつつある中、「新たにスマートシティを建設する」のではとても対応しきれない。既成の都市を再構築していくソリューションの開発が求められている。

国際連合「World Urbanization Prospects」によると、東京都市圏は将来（2025年）においても世界最大のメガシティであり続ける。東京が、環境技術やバリアフリー技術を駆使した仕掛けを街中で駆使し、成熟都市を持続可能な都市に再構築していくモデルを示すこ

とができれば、オリンピックは絶好の「シティセールス」の場となるだろう。

図表 5 世界の都市圏人口

順位	2010年人口(百万人)	2025年人口(百万人)
1	東京	東京
2	デリー	デリー
3	メキシコシティ	上海
4	ニューヨーク	ムンバイ
5	サンパウロ	メキシコシティ
6	上海	ニューヨーク
7	ムンバイ	サンパウロ
8	北京	ダッカ
9	ダッカ	北京
10	コルカタ	カラチ

出所) 国際連合「World Urbanization Prospects, the 2011 Revision」をもとに NRI 作成

①都心部の自動車利用抑制

オリンピック開催期間中は、選手村や競技場を結ぶ高速道路や主要道に、大会関係車両だけが走れる「オリンピックレーン」（計 317km）が設置され、また、大会関係車両優先の「オリンピックプライオリティールート」（計 290km）が指定される。そして、市民や企業に都心部での自動車利用の抑制を呼びかけ、交通量を 1 割削減することが目標とされている。

前述の三環状道路の整備が進めば、都心部の通過交通量が減少する。オリンピックで自動車利用を控えるのを契機に、ロードプライシング*5やパーク&ライドを推進し、都心部の自動車交通抑制に向けて取り組んではどうか。自動車を使わない生活が根付けば、東京が「持続可能な都市」に向けて大きな一歩を踏み出すことになるだろう。

②都心居住の推進

東京をはじめとする日本の大都市は、その発展の過程において機能純化が進んだ結

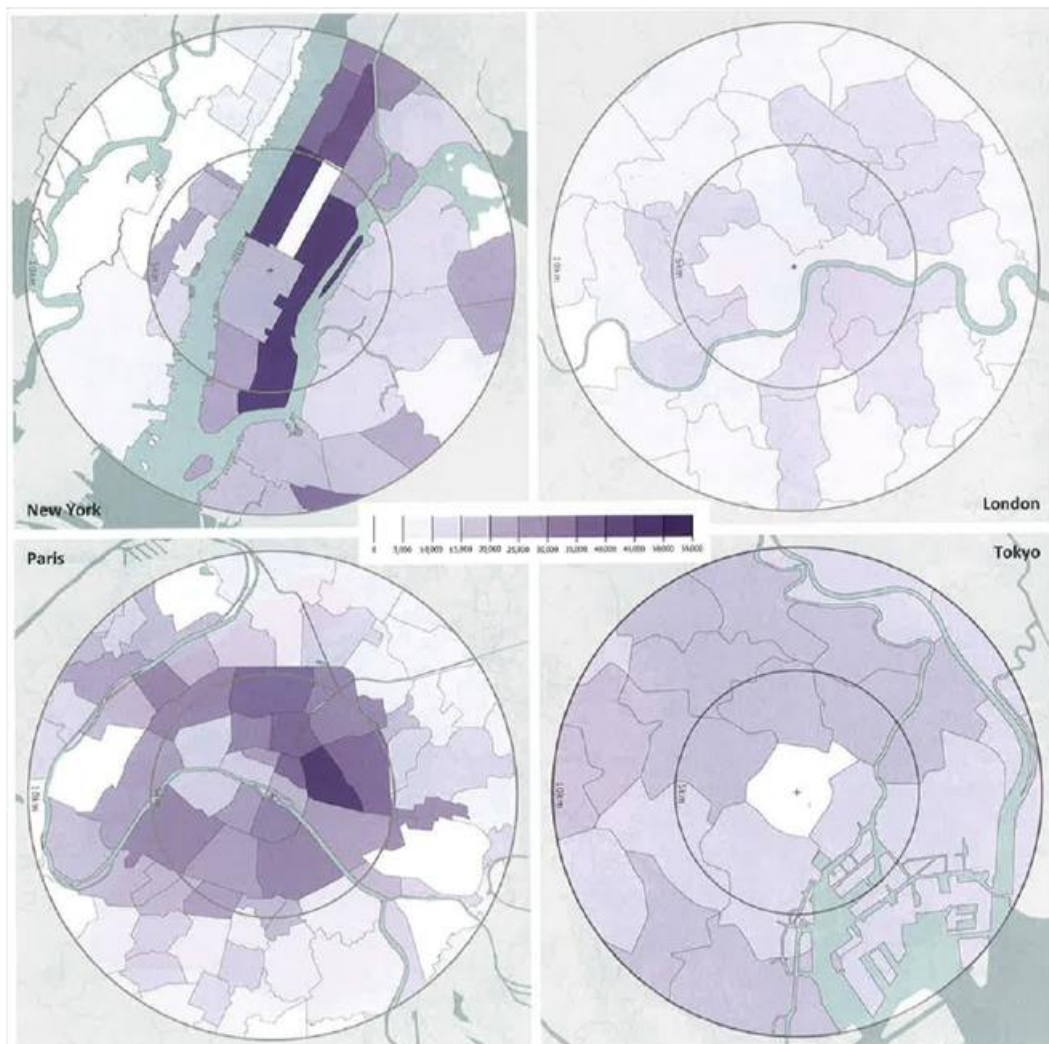
*4 東京都千代田区と中央区にある長さ 4,840 メートルの一級河川で、一部分（約 500 メートル）を除いて首都高速道路の高架下を流れている。下流に日本橋が架かっている。

*5 自動車の道路利用者に課金・課税をすることによって、交通量や環境汚染の低減を図る政策措置をいう。

果、都心部の人口密度が著しく低くなっている。この結果、市民は郊外住宅地からの遠距離通勤を強いられているが、海外では、こうした「郊外に住み、都市で働く」ライ

フスタイルは必ずしも一般的ではない。「都心に住み、都心で働く」、「郊外に住み、郊外で働く」といった多様な住まい方が実現されている。

図表 6 世界主要都市の都心部の人口密度

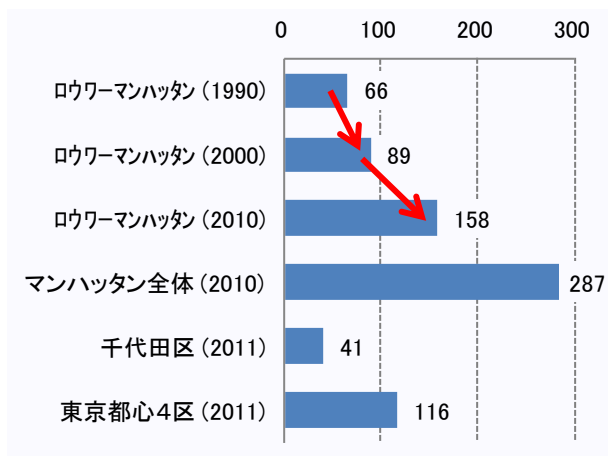


出所) 森記念財団都市戦略研究所「世界の都心総合力インデックス 2010」より抜粋

例えば、ウォール街があるニューヨークの金融街「ロウワーマンハッタン地区」は、以前は休日になると人気なくなるビジネス街だったが、都市再生の取り組みを進め、積極的に居住機能を導入した結果、この20年で人口密度が2.4倍に増加し、158人/haに達している。これは、東京都心4区（千代田区・中央区・港区・新宿区）を超える水準である。

都心居住の推進は、自動車を使わなくてすむ都市構造の実現につながる。都心部への居住機能及び居住を支える各種生活機能の導入を推進することが望まれる。

図表7 ニューヨーク及び東京都心部の人口密度（人/ha）



出所) ニューヨーク市統計より NRI 作成

図表8 ロウワーマンハッタン地区の居住者像

性別	男性(39%), 女性(61%)
業種	金融保険・不動産(29%)、 ビジネスサービス(14%)、広告・出版(14%)
世帯平均年収	18.8万ドル(1,880万円)
徒歩通勤の割合	30%
自宅勤務の割合	14%
ロウワーマンハッタンに住む理由	①生活の質(87%)、②住宅の質(84%)、 ③公共交通アクセス(82%)、④安全性(81%)、 ⑤公園・水辺へのアクセス(75%)

出所) Alliance for Downtown New York 「Survey of Lower Manhattan Residents - Summary of Findings」(2010.5) をもとに NRI 作成

③都市緑化の推進

東京の緑被率は、ニューヨークやパリなどの海外都市と比べて著しく低いわけではない。しかし、戸建住宅内の庭木や、皇居など市民が立ち入ることができない緑地が多く、自然の森や林などを体験できる空間は限られているのが現状である。

これまでに実施された数々の都市再生プロジェクトにより、東京の都市景観は大きく変わってきた。丸の内はビジネス街から商業・文化機能を備えた魅力的なまちに変貌を遂げ、虎ノ門には密集市街地の真ん中を貫く緑豊かな街路が出現する予定である。

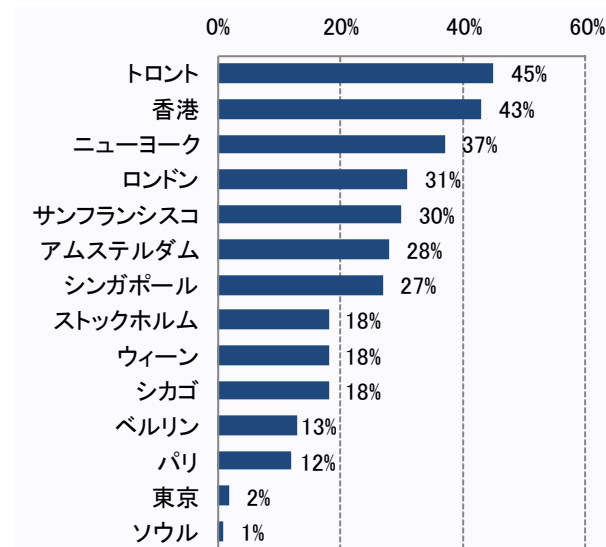
今後、東京で予定されている都市開発事業やインフラ更新事業の連携を図り、ボス

トンの「エメラルドネックレス」(公園、河川、緑豊かな街路空間でつながれた緑のネットワーク)のような緑の回廊を東京の中に出現させたり、かつては「水の都」だった江戸の水系を再生させたりしてはどうだろうか。コンクリートジャングルのイメージが強い東京が、実は水と緑が豊かな環境都市だった、というのは海外からの来訪者に驚きを与えるに違いない。

3) 東京の課題(iii) : ガラパゴス化

外国人人口が極端に少ない、という意味で、東京は世界の主要都市の中で最も国際化が遅れた都市の一つである。日本で外国人が比較的多い東京でも100人中1人か2人しかいないが、例えば、トロントでは2人に1人が外国人である。

図表9 主要都市における外国生まれ人口の割合

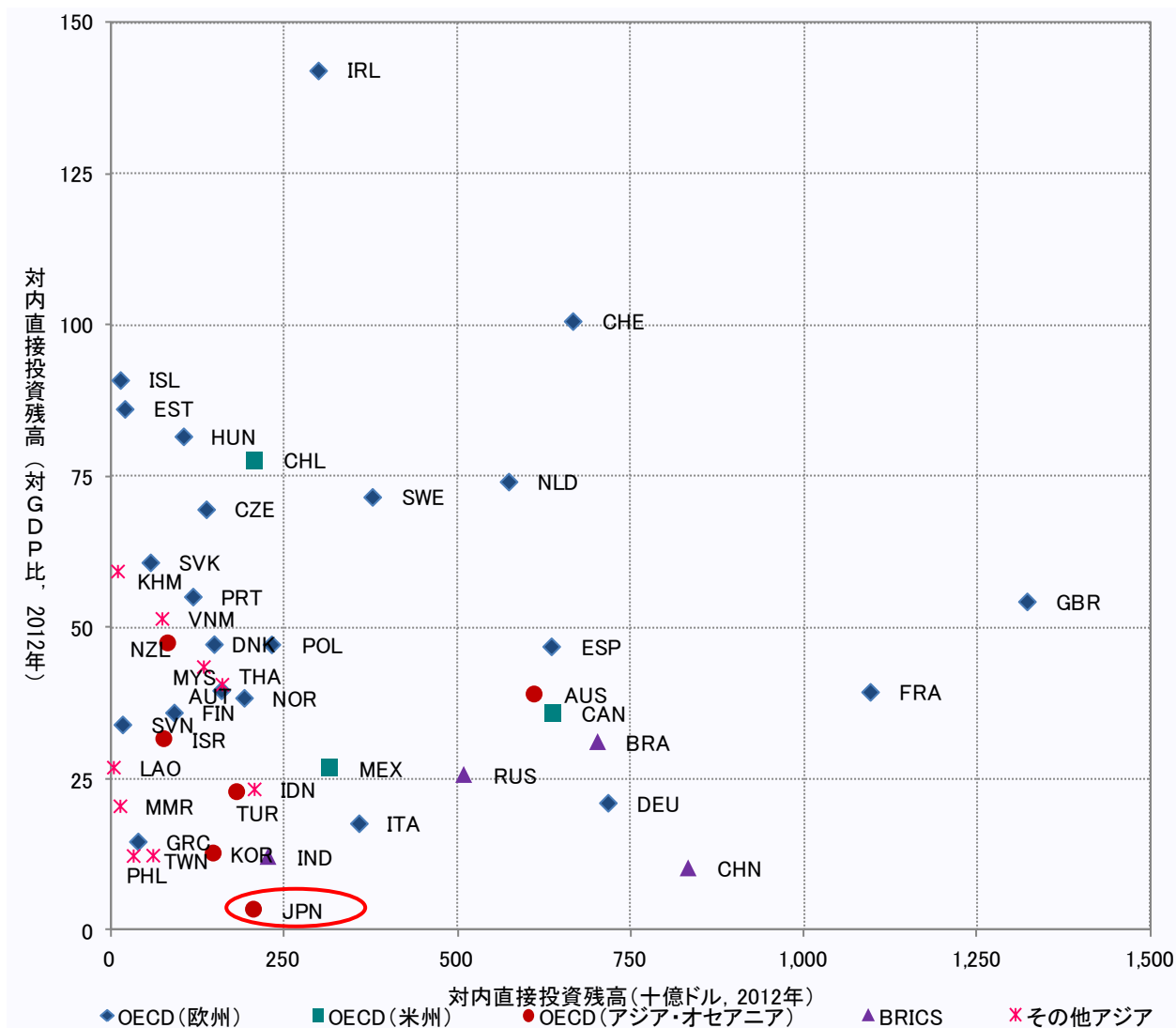


注) データ年次は2001~2010年(都市によって異なる)

出所) World Cities Culture Report, Migration Policy Institute 等より NRI 作成

ビジネス面でも国際化の遅れが目立つ。日本は主要国の中で、海外からの直接投資が極めて少ない国の一つであり、GDPに対する割合で見ると、先進国、BRICs及びアジア諸国の中で最下位である。

図表 10 主要国の対内直接投資残高



出所) UNCTAD 「World Investment Report」より NRI 作成

多国籍企業のアジア・オセアニア統括拠点の立地国を見ると、すべての統括機能でシンガポール、香港、中国がトップ3を占めており、日本は後塵を拝している。

図表 11 多国籍企業の統括拠点の立地国

	1位	2位	3位
経営企画機能	シンガポール	中国	香港
営業・販売・マーケティング機能	シンガポール	中国	香港
研究開発機能	中国	シンガポール	香港
製造・加工機能	中国	シンガポール	香港
物流機能	中国	シンガポール	香港
金融・財務機能	シンガポール	香港	中国
人事・人材育成機能	シンガポール	香港	中国

出所) 経済産業省「平成 22 年度外資系企業動向調査」より NRI 作成

こうした現状に対し、政府は、「アジア拠点化・対日投資促進プログラムフォローアップ」(2012年6月)、「日本再興戦略」(2013年6月)において、2020年までに対日直接投資残高・外資系企業雇用者数を倍増させ、多国籍企業の高付加価値拠点を毎年30件ずつ誘致していく目標を掲げ、取り組みを進めている。現在検討が進められている国家戦略特区でも、これらの目標に寄与する実験的な施策案が民間から多数寄せられている。

オリンピックは世界中の注目が東京に集まる絶好の機会である。これからは、東京の「弱み」を克服するとともに、「強み」を強化する取り組みを重層的に行っていく必要がある。

オリンピックの場での一回きりの「おもてなし」に終わるのではなく、外国人・外国企業が違和感なく居住できる環境・ビジネスがで

きる環境を整備していくことこそが重要である。

図表 12 「世界の都市総合力ランキング」(2012年)で把握される東京の強みと弱み

	経済	研究・開発	文化・交流
1~10位	GDP 世界トップ300企業 政治、経済、商機のリスク 証券取引所の株式時価総額 対事業所サービス業従業者数 優秀な人材確保の容易性 従業者数 一人当たりGDP	研究者数 研究開発費 産業財産権(特許)の登録数 数学・科学に関する学力 世界トップ200大学	美術館・博物館数 食事の魅力 主要な世界的文化イベント開催件数 留学生数 買物の魅力 国際コンベンション開催件数 文化・歴史・伝統への接触機会 劇場・コンサートホール数
11~20位	賃金水準 経済自由度	外国人研究者の受入態勢 主要科学技術賞受賞者数 研究者の交流機会	外国人居住者数 アーティストの創作環境 ハイクラスホテル客室数 スタジアム数 海外からの訪問者数 ホテル総数
21~30位	一人当たりオフィス面積		コンテンツ輸出額 ユネスコ世界遺産(100km圏)
31~40位	法人税率 GDP成長率		

	居住	交通アクセス	環境
1~10位	健康寿命 小売店舗の充実度 飲食店の充実度 人口当たり殺人件数 人口密度	公共交通の充実・正確さ 滑走路本数 公共交通(地下鉄)の駅密度 人口当たり交通事故死者数 通勤・通学の利便性 国際線旅客数	ISO14001取得企業数 CO ₂ 排出量 水質 リサイクル率 気温の快適性
11~20位	地域コミュニティの良好さ 災害に対する脆弱性 外国人人口当たりの外国人学校数 完全失業率 従業員の生活満足度	国際線直行貨物便就航都市数	SO ₂ 濃度・NO ₂ 濃度
21~30位	賃貸住宅平均賃料 人口当たりの医師数 総労働時間	国際線直行便就航都市数 タクシー運賃	SPM濃度 都心部の緑被状況
31~40位	物価水準	都心から国際空港までのアクセス時間	再生可能エネルギーの比率

注) 同ランキングにおける評価対象都市は以下の40都市

アジア：東京、大阪、福岡、ソウル、台北、北京、上海、香港、シンガポール、バンコク、クアラルンプール、ムンバイ、イスタンブール

ヨーロッパ：ロンドン、パリ、ベルリン、フランクフルト、ミラノ、マドリッド、バルセロナ、アムステルダム、ブリュッセル、チューリヒ、ジュネーブ、コペンハーゲン、ストックホルム、ウィーン、モスクワ

アメリカ：ニューヨーク、ワシントンDC、ボストン、シカゴ、ロサンゼルス、サンフランシスコ、トロント、バンクーバー、メキシコシティ、サンパウロ

その他：カイロ、シドニー

出所) 森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング」(2012年)をもとにNRI作成

3. 取り組みに際しての留意点

1) 民間投資の活用

現在、日本政府（国・地方の合計）の債務残高は GDP 比 224%に達する。これは、イタリア（130%）、アメリカ（113%）、イギリス（110%）、フランス（108%）、ドイツ（86%）と比べ、圧倒的に高い水準である。こうした財政状況を考えると、インフラ投資を国債発行に頼って行うのは避けるべきである。料金徴収型のインフラはできる限り利用者の負担で賄い、それ以外のインフラは空中権の売却等の民間投資の活用方策を検討する必要がある。

東京はコンパクトな計画が支持されて、オリンピック開催地に選出された。あくまで、今後、確実にやらなければならないもの、東京の競争力向上に寄与するものを選択して行うべきである。

2) 建設部門労働者の育成・確保

1990年代半ば以降、公共投資の抑制に伴い、建設市場は急速に落ち込み、建設業従事者数は大幅に減少してきた。このような中、震災復興や景気回復に伴う需要の増加により、人件費・資材費が高騰している。今後、オリンピック関連の建設需要が上乘せされると、需給はさらに逼迫することになり、民間の投資意欲を減退させることにもなりかねない。若年層の失業が問題となる中、職業訓練による若年労働者の育成・確保を検討すべきではないか。

また、長期的に、老朽化したインフラの修繕・更新に一定の建設需要が見込まれることを考えると、国を挙げて建設技能労働者の育成、非熟練労働者の訓練体制の構築に取り組む必要がある。韓国では、橋梁の崩落事故が頻発したのをきっかけに、国家機関 KISTEC（韓国施設安全公団）を創設し、建設技術者

の訓練や認定を行っている。わが国でもこうした仕組みの創設を検討してはどうだろうか。

3) 世界に向けた情報発信

日本経済は、安定成長期が終焉した 1991年以降、「失われた 20 年」と呼ばれる低迷期が続いてきた。都市の再構築に向けたさまざまな実験を行う中で、低迷期から脱却する糸口を見つきたい。

オリンピック開催まで、東京の動きは何かと世界の注目を集めることになる。この貴重な機会を最大限に活かし、東京がさまざまなチャレンジを行い、生まれ変わっていく姿を世界に向けて強く発信すべきである。

筆者

小林 庸至（こばやし ようじ）
株式会社 野村総合研究所
社会システムコンサルティング部
上級コンサルタント
専門は、社会資本政策、国土・都市政策 など
E-mail: y3-kobayashi@nri.co.jp