

●現場を見て、都市生活者の街の利用変化状況、商業・業務の集積変化を追う


新・定点観測

大変貌する東京の街々

シリーズ連載 第1回

執筆：マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

- 流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案／都市・消費・世代に関するマーケティングの情報収集と分析
- 現ハイライフ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザー
- 元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか



東日本大震災から1年経過したが、百貨店やスーパー、コンビニなどでの消費は力強く回復している。2012年1～3月の年率(実質)は3期連続プラスとなり、円高懸念があるものの自動車の生産も以前に戻り、土地の公示価格も底を打った感がある。それに乗じてか、消費者の気分・心理に明るさが出てきた。一方、東京の繁華街も今年に入ってから大きな動きが出てきている。

例えば、今年4月に入ってから、東京駅舎復元工事完成披露(1日)、三井木更津アウトレット(13日)、ダイバーシティ東京プラザ(19日)、原宿東急プラザ(18日)、渋谷ヒカリエ(26日)が開業している。各地での商業ビルの開店は、その地に大いなる賑わいをもたらし、その賑わいは街の変化を促している。その背景には都市生活の行動の変化があるはずだ。その変化をキャッチするには街の変化を改めて「定点観測」しておくことが必要だ。

都市生活の行動に大きな変化が顕在化するの消費である。その消費に今大きな変化の兆しが見え始めたのである。その消費の変化を街の現場で確認するのが本シリーズ連載の狙いである。

東京の街は今後どう動くのか、東京の大きな繁華街の変化を現場レポートとデータを駆使しながら、その変化の方向性を、日本橋、銀座、新宿などなどの定点観測レポートとして連載(6月～9月・毎月)してゆく。

今回は先ず、各地の定点観測をする前に、東京という都市全体の動向を俯瞰的にまとめておくことにした。

目次

- I—東京大都市圏の現代事情……p.2
 - 1. バブル崩壊後20年ぶりに騒々しく蠢き始めた大都市東京
 - 2. 東京は「集中と分散」を繰り返しながら、実態は大きく拡大している
 - 3. 東京大都市圏では、人口や経済活動などの都心回帰・都心集中が強まっている
- II—都市景観が大きく変わった「都心・副都心」と「郊外」……p.4
 - 1. 高層ビル街が乱立する都心・副都心(山手線の主要駅周辺)
 - 2. 東京の郊外都市で老舗百貨店の撤退・撤収が続く
 - 3. 脱・百貨店で新しいファッション&レストラン街に変身する東京の都心・副都心部
 - 4. 百貨店の存在は、街の動員力や活性・繁華力のメルクマールではなくなった
- III—東京大都市圏の特徴/都心部に一極集中する交通・昼間人口・経済活動……p.8

編集者メモ……p.11

第一回 俯瞰的に見る東京大都市圏の変化

I 東京大都市圏の現代事情

1. バブル崩壊後 20 年ぶりに騒々しく蠢き始めた大都市東京



3 年前のリーマンショック以降、しばらく日本の社会は、景況がさらに悪化しデフレが進行し消費が沈滞し、また消費者の生活心理も下向きであった。その上に、昨年 2011 年には、東北大震災と原発事故という未曾有ともいわれる大被害を受け、日本沈没などということが囁かれることもあった。

しかし、震災後の半年を過ぎると、現実的に復興は未だしも、一方で、人の絆や思いやりなど日本人の精神的な高まりを見せ、気分的には明るさを取り戻した。

未曾有と想定外の巨大な被害を乗り越えた今日の生活の振り舞いぶりをマスコミ報道から眺めてみると、「GW 最多の人出で賑わう」「高額品、デフレでなぜ売れる」「プチでぜいたく家ナカ」「海外の日本企業のコンビニ数が日本のコンビニ総数を超える」などなど、きわめて楽観的な気分が社会全体を覆っている。現実には、消費増税、年金問題、就業難、政治の自堕落などなど暗い話題が横たわっているにもかかわらずである。

実際東京の街を見ると、不況だ、デフレだという中都心や副都心での大型のオフィスビル、マンション、商業施設が続々と竣工し、ビル建設ラッシュが続き、東京スカイツリーやお台場シティーなどの新規施設には連日数万人の人が訪れている。その賑わいぶりは異常でもある。

確かにバブル崩壊以降、この約 20 年の間、景気は停滞しデフレが続いているが、丸の内・日本橋・京橋地区などでは大型ビルが次々建設され、それなりに人気を呼んでいる。その様子から想像するに、ひよっとすると消費は今までとは違う「大転換期」を迎えたのではないかと錯覚してしまうくらいだ。

東京の街は都心・副都心、郊外に関わりなく二つの大きな出来事が同時に進行している。都心部では新しく出来上がった大型の商業を含む大型複合集客施設に人々が群がる一方、住宅地として熟成した観のある東京の郊外都市の商店街では、シャッターを閉じる商店や飲食店が続出し、地域で最大の集客力があつた百貨店が消えてゆく。

人口の集中と分散を繰り返してきた東京が、この 20 年間の間に、都市構造を変えてしまったのではなかろうか。今何が起きているのか、何がそこで起ころうとしているのか。

先ず、ここでは、「変化」という視点で東京圏の都市動向の現代事情を確認しておく。

2. 東京は「集中と分散」を繰り返しながら、実態は大きく拡大している

東京の近代都市的発展(江戸・明治・大正・昭和戦前期を除く)は、第二次世界大戦後の高度経済成長期を中心に拡大していった。人口という視点で見れば、高度成長期に東京湾沿岸には工業の集積が著しく進行し、日本各地の農村部の余剰労働力を吸収する形で若い人たち(第二次産業労働力が中心)が集まり、臨海部を中心に人口が急増した。そして、高度経済成長以後は、その人口増にともない消費(内需)や貿易(外需)が東京に集中するようになり、第三次産業の労働力を吸収して東京の人口はさらに激増した。

郊外には、画一的な団地が次々に建設され、また郊外の良い住環境やマイホームを求める動きも背景として、ニュータウンに代表される宅地化が急速に進行し、東京の都市圏は特別区の外側に向かって拡大していった。

この郊外化は戦前から構築されていた鉄道網を背景とするところが強く、既存の鉄道は度重なる輸送力の増強や新駅の設置に追われた。この他にも路線の延伸や新規路線の開業も頻繁に行われている。

このように東京都心部を中心として放射状に伸びる交通網に沿って宅地化が進行したため、多摩地域はもとより、隣接する神奈川県・千葉県・埼玉県の各県と茨城県南西部・栃木県南端にまで広がった。昼間は東京都区部で働き・学び、夜間は東京都区部の外に帰るといふ「多摩都民」「千葉都民」「神奈川県民」「埼玉都民」「茨城都民」という新興住民が急増した。東京大都市圏の誕生である。

80年後半からのバブル経済期になると、東京で地価が高騰した結果、北は那須塩原から、西は焼津から、新幹線や在来線で東京に通勤することも一般化するようになった。このような一連の通勤圏の拡大により、近縁部の人口が増加すると、その居住人口を背景として衛星都市群に銀行や百貨店や総合スーパーが複数出店するなど、新たな商業繁華街が郊外各地に出来上がった。

しかし、高度経済成長の終焉やバブル経済の破綻などを機に東京は大きく変わる。

3. バブル崩壊以降、東京大都市圏では、人口の都心回帰と経済の都心再集中が強まった

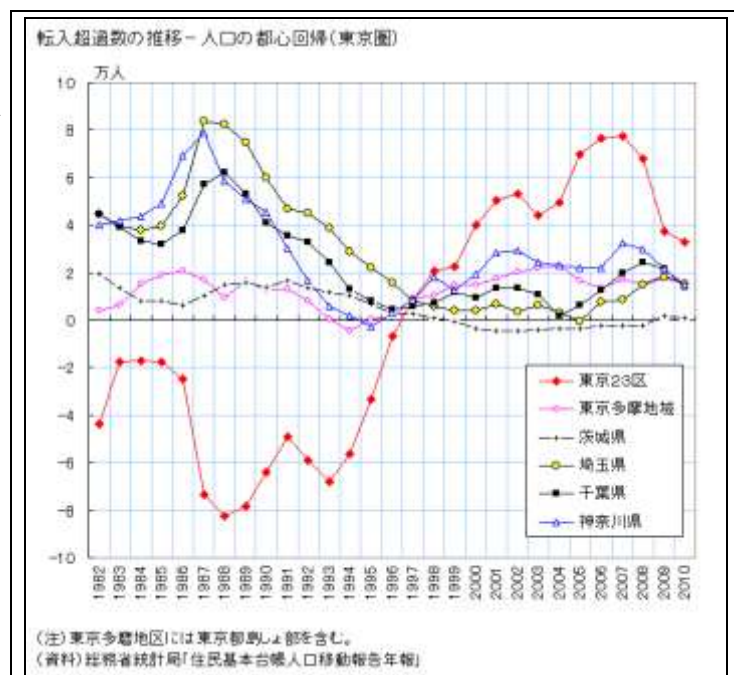
バブル崩壊後の大きな変化は、都心回帰現象に象徴される。

都心回帰現象は、東京、茨城、埼玉、千葉、神奈川の5都県の年間転入超過数（転入数マイナス転出数）の人口移動推移を見ればよくわかる。

1980年代の後半には、東京都心部の著しい地価高騰に伴って、東京周辺地域の埼玉、千葉、神奈川における住宅開発が進み、人口も多く都心部から周辺地域へと移動していたが、バブル崩壊後の1990年代前半以降に都心部が転出超過から転入超過に大きく転換し、それに伴って、埼玉、千葉といった周辺地域の社会増（転入超過）が大きくダウンしている。都心あるいは臨海部の高層マンションの建築、入居が社会現象として取り上げられることが多くなったのもこうした変化のあらわれである。

なお、2006～08年になると、都心23区への転入増は相変わらず高い水準である一方、埼玉、千葉も社会増が回復しはじめた。そして、2009年～10年には、08年秋のリーマンショック以降の経済不況が影響したとみられるが、東京23区、及び神奈川県への転入増は大きくダウンし、都心回帰の勢いが低下するとともに、近郊諸県への転入増も減少傾向となったが、都心回帰のベクトルは相変わらずある。なお、茨城県が2009年から転入超過に転じているのは、都心から茨城県つくば市をむすぶ「つくばエクスプレス」（2005年開業）の沿線開発の影響でもある。

リーマンショック後に都心部では高層マンションが次々に建設されるなど都心回帰の傾向はより強まったようだ。東京の都心部は、再開発が盛んで新富裕者が居住するようになった一方、老朽化したアパートに住む高齢者や一人暮らしの若者、ネットカフェ難民と呼ばれる貧困層やホームレスが増えている。また八王子、立川、横浜など郊外の拠点都市では、高層マンション建設を始め業務機能の拠点再整備や若干の人口増加がみられる反面、やはり老朽化した住宅団地などでは人口減少と急激な高齢化が指摘されるに至っている。



Ⅱ 一都市景観が大きく変わる「都心・副都心」と「郊外」

1. 高層ビル街が乱立する都心・副都心(山手線の主要駅周辺)

東日本大震災が起こり、東京の臨海部では、浦安で液状化被害が大きく報道されたほか、ベイエリアの新木場、豊洲、お台場などでも液状化で道路が土砂で埋まるなど、散発的な被害が生じた。また、計画停電で47階の居室まで30分かかって階段を上る必要が生じたことも報じられた(東京新聞 2011.4.3)。こうした臨海部の超高層マンション居住の安全性に注目が集まっているが、高層オフィスビル、高層マンション建設は止まらない。

高層、超高層に至るまで階数別にビルを把握している東京消防庁のデータによれば、30階以上の建築物を高層ビルとしてとらえると、2000年より前には高層ビルの数は70台であったのに対して、十年後の2008年末には237と3倍以上の大きな増加となっている。

都心部の高層ビル(高層建築物)は、千代田区の丸の内消防署管内(以下、管内を略)で18に及ぶ。新宿副都心では都内で2番目に高層ビルが多い新宿署の29、渋谷副都心は渋谷署7、池袋副都心はサンシャインビルなどが属する池袋東口方面の豊島署5と西口方面の池袋署2となっている。新宿署の高層ビルは、1998年の段階では、23と都内で他を圧倒的に多かった。

新宿には1971年の京王プラザホテルを皮切りに超高層ビルが挙げて建設され、東京都庁が1991年に有楽町からこの地に移転した頃にはすでに都内随一の座を確立していたといえる。こうした東京の都心、副都心の高層ビルが業務ビル中心であるに対して、最近では、東京湾岸部(ベイエリア)の居住向け超高層マンション(タワーマンション)の増加が著しい。

消防署管内毎の高層ビルの数は、2008年末には、港区の芝署(新橋・虎ノ門・浜松町の業務地区と湾岸部芝浦・海岸・台場の超高層マンション群を含む)が36と新宿署を抜いてトップに躍り出ている。

都心、副都心以外で高層ビルが7以上ある消防署を見ると、いずれも湾岸部である(隅田川沿いの南千住の再開発地区を含む荒川区荒川署は例外)。これらが、都心回帰の受け皿として1990年代後半からの東京の人口増をもたらしたことは確かである。2011、2012年は大規模オフィスビルの供給・需要が大幅になっていたことが、森ビルの調査でも明らかになっている。

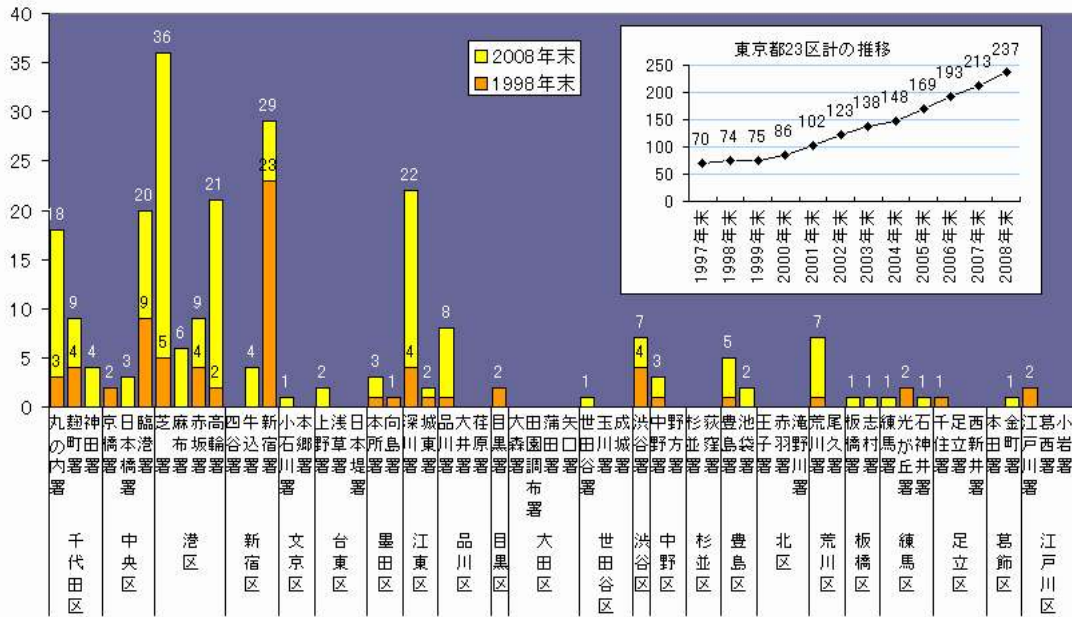
▼東京23区の大規模オフィスビル市場動向調査(2012年)

森ビル株式会社では、1986年から継続して、東京23区で1986年以降に竣工した事務所延床面積10,000㎡以上のオフィスビル(以下「大規模オフィスビル」という)を対象に、需給動向に関する調査を実施している。		
■供給動向■	<東京23区>	11年(137万㎡)と12年(154万㎡)は過去平均を上回る
	<都心3区>	供給量は、01~05年(97万㎡)、06~10年(68万㎡)、11年は51万㎡
■需要動向■	<東京23区>	10年の吸収量(新規需要)は前年比2倍超の69万㎡となるが、供給量(85万㎡)を下回る
	<都心3区>	10年の吸収量は50万㎡となり、供給量(36万㎡)を上回る



▼東京の高層ビル・高層マンション

東京23区の30階以上の建築物数



(資料) 東京都統計年鑑(原資料は東京消防庁総務部企画課「東京消防庁統計書」)

▼最近竣工した高層ビル(2011年9月～2012年4月)

	ビル名称	高さ	竣工予定	所在地
2011年	住友不動産新宿グランドタワー	195.25m	2011年9月	新宿区西新宿八丁目
	飯野ビルディング	147.00m	2011年9月	千代田区内幸町二丁目
	THE ROPPONGI TOKYO	149.92m	2011年10月	港区六本木三丁目
	パレスホテル建替計画 オフィス棟	115m	2011年12月	千代田区丸の内一丁目
	パレスホテル建替計画 ホテル棟	115m	2011年12月	千代田区丸の内一丁目
	パークハビオ新宿イーストサイドタワー	111.70m	2011年12月	新宿区新宿六丁目
	大崎フォレストビルディング	109.245m	2011年12月	品川区東五反田二丁目
	東京スカイツリーイーストタワー	158.00m	2011年12月	墨田区押上一丁目
2012年	Akasaka K TOWER	158.00m	2012年1月	港区元赤坂一丁目
	丸の内永楽ビルディング	150.0m	2012年1月	千代田区丸の内一丁目
	浅草タワー	133.53m	2012年2月	台東区西浅草三丁目
	渋谷ヒカリエ	182.5m	2012年3月	渋谷区渋谷二丁目
	三井住友海上神田駿河台三丁目	105m	2012年3月	千代田区神田駿河台三丁目
	ダイバーシティ東京 オフィスタワー	103.030m	2012年3月	江東区青海一丁目
	JPタワー(仮称)東京中央郵便局	200.00m	2012年4月	千代田区丸の内二丁目
	住友不動産渋谷ガーデンタワー	138m	2012年4月	渋谷区南平台町

2. 東京の郊外都市で老舗百貨店の撤退・撤収が続く

東京多摩地区には、町田市、八王子市、武蔵野市が東京ベッドタウンとして連鎖的に誕生してかれこれ半世紀を迎える。

その多摩地区に大きな変化が出ている。郊外のライフスタイルを主導してきた百貨店の撤退がはじまり、街の都市景観がらりと変わり始めた。

高度経済成長期以降は、劣悪な住環境の都心から、環境もよく住宅の延べ床面積もより広い郊外マイホームへの住み替え需要があり、バブル景気期は都心の家賃上昇による住み替え需要があつて、東京都心近郊のベッドタウン(東京多摩地域・神奈川県東部・埼玉南部・千葉西部・茨城南部)の人口は高い増加率を見せた。

2003年3月に東京都が実施した通勤時間に関する意識調査によると、回答者の80%以上が「受忍限度は一時間以内」と回答している。言い換えると、都心のオフィスワーカーにとっては、ドアツードアで1時間以内にたどり着けない立地の住宅には住みたくないということである。これは今ある通勤圏が面的に縮小すること意味しており、通勤60分圏の外側部に大幅な社会人口減をもたらす可能性を示唆する。一方で、ロードサイド店舗の増加による物販の郊外化によって、そのような店舗を職場とする労働者も増加している。そのため、通勤60分圏内の郊外にある川崎市や横浜市などの東京都心近郊のベッドタウンでは、高い人口増加率を見せている。

少子化の進展に伴う核家族世帯の構成人数の減少、核家族から子が別世帯として自立して老年夫婦世帯へと転換するなど、世帯人数の減少と世帯数の増加によって1世帯が必要とする延べ床面積が減少する中、郊外一戸建てからダウンサイジングしてマンションに住み替える需要もある。しかし、郊外住宅地では高さ制限があるため、高層化による廉価マンションを供給しづらい。そのため、ベッドタウン世帯のダウンサイジングによる住み替え需要は、都心回帰現象の一部に吸収される他、高層化が可能なベッドタウンの駅前や大通り沿いにも吸収されており、ベッドタウンの人口分布は、地域全体にほぼ均一だったものから、一部に集中する傾向を見せている。その人口の増減は、郊外都市の大きな百貨店や総合スーパーに大きな影響を与える。

例えば、町田市では人口増を見込んで大丸町田店、東急百貨店、小田急百貨店が出店したが、今は小田急百貨店のみが残った。八王子市では八王子大丸、西武八王子店、伊勢丹等5つの百貨店があつたが、その最後の百貨店である「そごう八王子」が、2012年1月末に閉店した。武蔵野市では東京近鉄百貨店、伊勢丹が撤退した。

こと八王子市では奇妙な動きが見られる。東京多摩地区で最も人口が多いのは八王子市であり、また、学園都市の構想をもって、大学の多くを誘致し、現在多くの大学がある。しかし、その一方で、商業のシンボル・核である百貨店が、ことごとく撤退することになってしまい、街そのものがおかしな街となった。今年閉店したそごう八王子は、1983年(昭和58年)に開店し、最盛期の売上高は、1991年度の492億円というが2010年は223億円となり、最高売上高から△55%の売上高減である。

これらの奇妙な現象は、郊外都市特有なものなのか良く調べないとわからないが、過当競争に明け暮れる流通業界の問題が大きく関わっているようだ。例えば、都心部でも百貨店の閉鎖が相次いでいるのである。都心部の店舗としては2009年5月に三越池袋店、2010年には西武有楽町店が撤退し、大商業地の新宿では、老舗三越の新宿店として親しまれてきた「新宿三越アルコット」も、2012年3月3日閉店し、営業83年の幕を閉じている。

3. 脱・百貨店で新しいファッション&レストラン街に変身する東京の都心・副都心部

都心・副都心の街では街のリード役の主導権争いが起きている。

例えば、5月22日に東京スカイツリーが開業するが、低迷していた下町浅草界隈は開業前からして一気に息を吹き返した。

銀座では、ルミネの開店後の3月16日にユニクロ銀座店が開店し、世界のファストファッションが勢揃いして銀座のイメージが変わっている。日本橋や八重洲地区は、優良顧客は丸の内のファッション街へと流れ、オフィス街であった東京丸の内は土日・休日はかなり賑わいを見せている。



5月22日開業の東京スカイツリー

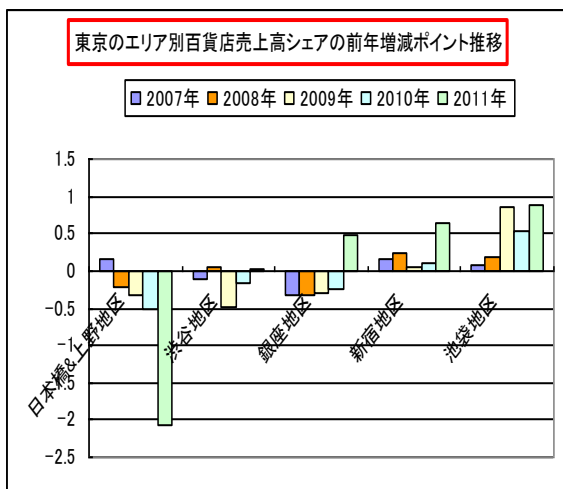
日本を代表する繁華街である日本橋・丸の内・銀座・渋谷地区では「ファッション+レストラン+文化・エンタメ」の諸施設が開業し百貨店の都市での存在は、霞んでいのように見えるが、逆に、現存する百貨店に必要な「ものやこと」は何なのかを考える機会となっているようだ。良くも悪くも、定点観測のチェックポイントとしてマークしておく必要がある。

4. 百貨店の存在は、街の動員力や活性・繁華力のメルクマールではなくなった

街の定点観測で重要なことは、「街は変化することで新しい魅力を勝ち取り、多くの人を集めることができる」という仮説を確認することである。街の魅力づくりを主導してきたのは、かつては商品品揃えや新サービスを武器に大規模な売場を持って鎮座していた百貨店である。そしてその街の動員力や活性・繁華力のメルクマールは、その地にある百貨店の売上高の規模とその伸び率(3,4年前あるいは前年同月比)であった。

しかし、現在の各地にある百貨店の売上高は、平均ではあるが11年間連続で前年を下回り続け、その規模はピーク時の約6割となっているのが現実である。現在元気がよい百貨店は、強いてあげれば池袋西武百貨店、新宿伊勢丹本店ぐらいで、日本橋、銀座、渋谷地区での百貨店の客離れと陳腐化現象には厳しいものがある。もはや百貨店は、その街での主導的役割を担うことができなくなった。

◆年々シェアダウンする日本橋、渋谷エリアの百貨店



◆都心・副都心部で一人気を吐く西武池袋本店

東京地区百貨店売上高ベスト10 (百万円、%)			
	売上高	2011年	08年対比
1位	伊勢丹本店	226,312	89.0
2位	西武池袋本店	175,657	103.1
3位	三越本店(日本橋、恵比寿他)	165,290	64.0
4位	高島屋東京店	124,384	83.4
5位	東武百貨店	103,321	83.6
6位	東急2店(本店、東横店)	96,657	77.3
7位	小田急新宿店	88,056	82.2
8位	京王新宿店	79,775	83.8
9位	高島屋新宿店	62,025	80.1
10位	松屋2店(銀座店・浅草店)	60,483	77.8

Ⅲ—東京大都市圏の特徴/都心部に一極集中する交通・昼間人口・経済活動

東京の都市景観が変わってきていることを述べてきたが、ここでは、その変化を促してきた都市の基本的な基盤構造(人口、交通、経済など)—世界で最大の集中都市・東京の特徴について簡単に整理する。

1. 東京都市圏人口の特徴

東京特別区部に活動人口が集中している

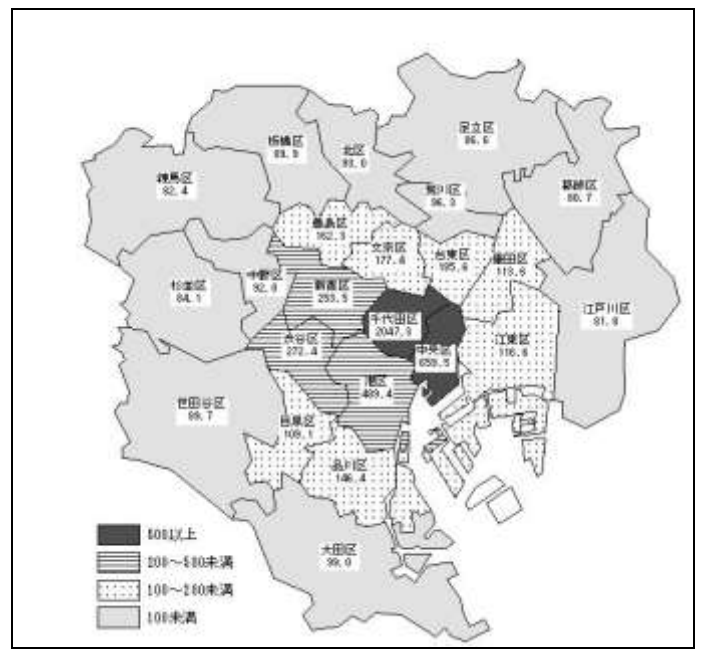
—東京特別区の昼間人口は 1128 万人、昼夜間人口比率は 135.1。ダントツの活動人口の集中度

平成 17 年の東京都と隣接県の県庁所在市及び 15 大都市の昼間人口は、東京都特別区部が 1128 万人、横浜市が 321 万人となっている。

昼夜間人口比率は東京都特別区部が 135.1 となっているが、川崎市が 87.1、横浜市が 90.4、さいたま市が 91.9 など 100 を下回っている。

東京都特別区を区別で見ると、昼間人口は港区が 91 万人(常住人口の 4.9 倍)と最も多く、次いで千代田区が 85 万人、新宿区が 77 万人などとなっている。昼夜間人口比率は、千代田区が 2047.3 と最も高く、次いで中央区が 659.5、港区が 489.4 など 5 区で 200 を超えているのを始め、12 区で 100 を超えている。

▼東京都特別区部の昼夜間人口比率(平成 17 年国勢調査)



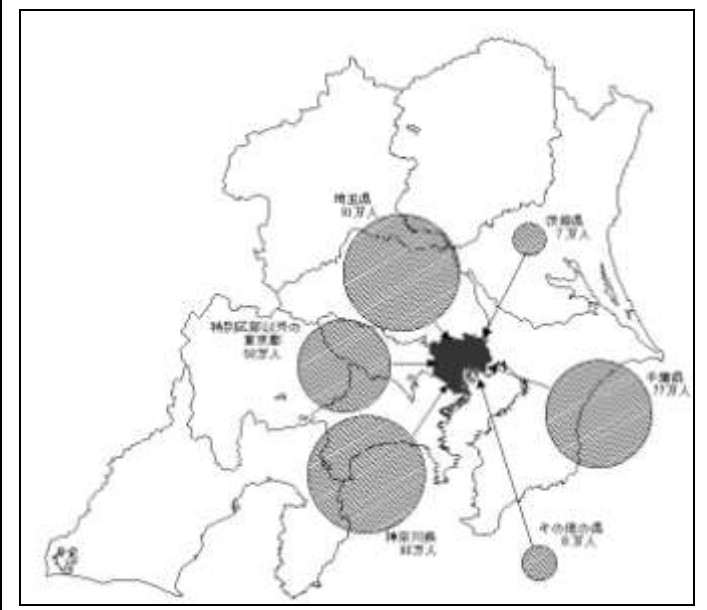
—東京都区部への通勤・通学流入人口は、神奈川、埼玉、千葉県から 261 万人、

東京都特別区部を従業地・通学地として他市区町村から流入する人口は 333 万人。

このうち他県からの流入人口は 275 万人となっている。

県別では、神奈川県からの流入が 93 万人、埼玉県からが 91 万人、千葉県からが 77 万人で、この 3 県で流入人口の約 8 割を占めている。

▼常住地別東京都特別区部への流入人口(平成 17 年国勢調査)



2. 東京大都市圏交通の特徴

東京の都心を核に放射線状・環状に発達している

—東京の鉄道・道路は放射線状に発達

現在、東京都 23 区内には鉄道・道路ともに放射状・環状に発達しているが、周辺に行くに従って整備は遅れている。環状鉄道では武蔵野線＋南武線、環状道路では国道 16 号のみである。東京都区部外の環状線は、東京 20km 圏内と東京 30km 圏内と大きく分けられる。また、東京外環自動車道や首都圏中央連絡自動車道などの整備が進んでいる。

—世界最大の鉄道網を背景に、新宿駅は一日平均乗降客数が 350 万人を超え、世界一

東京都市圏では、JR、私鉄、地下鉄、モノレールなどが網の目のように張り巡らされ、年間輸送人員は世界一である。ダイヤは正確で、3 列乗車など乗降マナーも良いと外国人の評価は高い。日本国外からの観光客誘致を目指して 2003 年に始まったビジット・ジャパン・キャンペーンも手伝い、英語の車内アナウンスや、駅の標識のローマ字表記は増えている。

東京駅は、日本の中心的な駅で、中央本線、総武本線、東海道本線、東北本線、京葉線、東海道新幹線、東北新幹線のすべての起点となっており、出発列車はすべて下り列車である。また、新宿駅は一日平均乗降客数が 350 万人を超え、世界一であり、また、長距離バスのターミナルになっている。その他、環状線の山手線主要ターミナル駅の池袋駅、渋谷駅なども乗降者が多く、昼夜人波が途絶えることがない。

—道路網は東京大都市圏内や、東京と近隣県・全国を結ぶ役割を果たしている

高速・環状道路は、首都高速 1 号線 - 11 号線、関越自動車道(練馬区)、中央自動車道(杉並区)、東名高速道路(世田谷区)、東京湾アクアライン(東京湾横断道路)などがある。東京湾アクアラインは、神奈川県川崎市と千葉県木更津市とを結ぶものであり、海上パーキングエリア、海ほたる(木更津市)は観光スポットになっている。環状 1 号線 - 8 号線、首都高速都心環状線(都内)、首都高速中央環状線(都内)、東京外かく環状道路(1 都 3 県)、首都圏中央連絡自動車道(1 都 4 県)といった環状道路も整備が進んでいる。

3. 金融・IT・世界企業が集積・集中する東京

東京の特別区に、企業の本社が集中していることはよく言われているが、特記すべきことは、世界上位企業の本社数が多いことと、金融や IT 企業が集中していることであるが、それは、東京が工業社会からサービス社会あるいはグローバル化した都市であることを象徴するものであろう。

インターネットは場所に関係なく世界中に情報発信ができることから、以前(2000 年頃まで)は IT 産業が地方活性化の手段として期待された。実際に札幌・京都など東京から離れた地域にも IT 産業が集中する地域はあるが、全体的には首都・東京(特に「ビットバレー」と言われる渋谷や、六本木ヒルズ周辺)に集中している。

インターネットの特性や限界から、仕事では「直接顔を合わせる」ことが依然として重要であると考えられていることや、「ネットは断片的な情報としては早い、現物を確認してその真偽を判断せねばならない時に対応が難しい」点が認知されていることが、その背景にある。また、ネットインフラが人口密集地帯から優先して整備されるという事情もある。

金融は、メガバンクや大手証券会社は、物流コストをほとんど持たない上に、顧客(特に大企業)が集中し、かつ情報収集がしやすい東京都心に、以前から本社機能を集中させている。

証券取引所などにおいても東京証券取引所への集中が顕著で、二番手の大阪証券取引所、三番手の名古屋証券取引所、その他の地方証券取引所(札幌証券取引所、福岡証券取引所など)は、その上場企業数の減少に苦慮している。IT企業、ベンチャー企業においても、最初から東京の新興市場への上場を目指す傾向が強くなっている。

▼本社機能世界上位 500 企業の本社数		
順位	都市	企業数
1	東京	49
2	北京	30
3	パリ	25
4	ニューヨーク	19
5	ロンドン	16

出典:米国フォーチュン誌(2010年)

4. 東京の人と企業は天空を目指す。東京という都市の魅力なのか魔物なのか

話は飛ぶが、日本の最も高いビルの変遷を見ると、常に東京都市圏にあるビルがトップの座に座っている。ビルの高さを競うということは、世界どこの大都市でも見られる。

高いビルはある時代の権力の見せ場なのだろう。時代ごとに東京の最も高いビルの変遷を見ると、その時代の主導権をとる企業の力比べを見ているようだが、その高いビルを見上げることが東京人の誇りでもあるようだ。

ビルの高さは都市のパワーを象徴するのであるとするならば、東京という都市の特徴は、そこにあるのではなかろうか。

かつて東京も地方も郊外も巨大な建物として鎮座していたのは百貨店であったが、今は、IT企業や世界企業が入居する高層オフィスビルに変わった。人を含め都市の風景は変わったのである。

▼ビルの高さの日本一の変遷

竣工年	名称	所在地	高さ	階数	設計
1890年	凌雲閣(現存せず)	東京都台東区	52m	12階	ウィリアム・K・バートン
1936年	国会議事堂中央塔	東京都千代田区	65m	9階	大蔵省臨時議院建築局
1964年	ホテルニューオータニ	東京都千代田区	73m	17階	大成建設
1968年	霞が関ビルディング	東京都港区	156m	36階	三井不動産、山下寿郎
1970年	世界貿易センタービル	東京都港区	163m	40階	日建設計、武藤構造力学研究所
1971年	京王プラザホテル	東京都新宿区	179m	47階	日本設計
1974年	新宿住友ビル	東京都新宿区	210m	52階	日建設計
1974年	新宿三井ビル	東京都新宿区	225m	55階	三井不動産、日本設計
1978年	サンシャイン 60	東京都豊島区	240m	60階	三菱地所設計、武藤構造力学研究所
1991年	東京都庁第一本庁舎	東京都新宿区	243m	48階	丹下健三都市建築設計研究所
1993年	横浜ランドマークタワー	神奈川県横浜市西区	296m	70階	ヒュー・スタビンス、三菱地所設計

*ビル以外も含めると、日本で最も高い構造物は2012年(平成24年)竣工の東京スカイツリー(高さ634m)。東京スカイツリー以前は東京タワー(332.6m、1958年竣工)。

執筆者メモ

もともと主要な繁華街はその地域に産業や交通や人口が集中することによって成長していった。

その成長のカギは産業や人口や交通の集中であった。産業や人口の集中は、「規模の利益」(＝生産物を大量に生産した方が、生産物一単位当たりの固定費用は減少)、また、「範囲の経済」(＝複数の物やサービスについても、それらに共通する共通費用<物流コスト、管理コスト、取引コストなど>が存在するため、集中することで、一単位当たりの共通費用が低下)というメリットが発生する。また「集積の経済」(＝複数の企業の間においては、同一産業内にある企業が集中することで原材料の調達やその産業に用いられる情報・施設・機械の共同利用などにより互いに外部経済を享受したり、また、複数の産業が集中することで、様々な財やサービスを共同で利用でき、取引費用や輸送費用の節減)のメリットがある。日本では一貫して東京が半端でない集中力を発揮し、その集中から発生する集中のメリットを東京の都心や副都心が分け合ってきたのである。

しかし、現在、東京はその集中構造そのものに異変が持ち上がってきている。確かに、人口や産業や交通をみると東京への集中は進行し街は相変わらずコンクリートで覆われた箱モノが多い。そのため見た目には街の景観はあまり変わったようには見えないが、実はその中身はガラリと変わっている。たとえば、有名な百貨店や総合スーパー店舗が家電量販店や大型ディスカウントセンターに様変わりしているのがよい例だ。

この10数年間で、都市生活の様々な分野にインターネットが入りこみ、産業や人口が集中する結果生まれた現在の都市や街は、生活者の街の利用の仕方や求められる街機能に対応できなくなっている。急速で高度なインターネットの普及が今まで街が持っていた機能の大きな転換を促しているのである。

昨年のインターネットなどを利用した通販の売上が5兆7492億円(2011年／富士経済試算)を超えたという。この売上高は、日本の百貨店の年間販売額6兆1525億円(2011年／日本百貨店協会調べ)に匹敵する。インターネットが普及する前の90年当時の百貨店の販売額が約11兆円あったわけだから、数字だけを見れば百貨店の減じた売上が通販に流れたという計算になる。極端なことを言えば、百貨店という店舗が半分いらなくなったというわけだ。また、通販で扱われる商品には、家電・インテリア、本、衣料品、食品など様々だが、家電量販店や本屋などの店舗が多く取り扱っている商品でもある。

つまるところ、インターネットなどを通じての商品の販売力が高まれば高まるほど、実店舗での商品販売という業態での買い物が減少する。当然のこととして、実店舗での売り上げは減少し実店舗という事業の基本コスト(建設費、賃料、運営メンテナンス費、人件費など)そのものの見直しが図られ、実店舗の撤退や閉鎖の決断が余儀なくされることになる。

ユニクロなどチェーン大企業の店舗は増えているが、シャッター通り商店街に見られるように物販・飲食店は減るばかりである。最近では百貨店や総合スーパー店舗の閉店が目立っている。その店舗跡地には家電のディスカウント大型店が進出するケースが多い。

街から物販や飲食店の実店舗が消えてゆき、結果として、従来の買い物客が減少するなど街の景観は大きく変わることになる。買い物場としての街機能は低下し、他の機能を付加するか新しい機能を加えない限り、街は廃れる。商品が消費者のもとに直接届けられる時代になり、街で販売店舗の存在理由が問われている。東京の繁華街は見た目はあいかわらずビルで埋まっているが、いまの来街者たちは、昔のように、街になにかを期待し、街そのものを楽しむことは少なくなっている。

街の風景というより街の原景が変わったのではないかという思いは強い。

(記・立澤)