

一つの東京湾開発構想

A Development Plan for Tokyo Bay Area

中村英夫^{*}・槇谷博光^{**}・清水英範^{***}・上田孝行^{****}

by Hideo NAKAMURA, Hiromitsu MAKITANI, Eihan SHIMIZU
and Takayuki UEDA

A large number of ideas for a development of Tokyo Bay Area have been proposed. This paper describes a development plan for the area which aims to create a beautiful environment and active urban community. The plan consists of several strategic projects concerning to purification of water quality of the bay and building maritime garden cities in the bay. Economic and financial feasibility is also discussed in this paper.

1. まえがき

過去数十年間、東京湾は絶え間なく成長するこの圏域の最重要な交通空間として、また産業活動の枢要の場として機能して来た。しかしながら、この地域が経済的に発展するにつれ、東京湾に本来備わっていた人々の親しめる自然的環境は損なわれ、また漁業も減少の一途をたどった。現在東京湾は汚れ、大半の地域内住民にとって無縁の空間となっている。

東京は今、世界都市への変貌の最中にある。世界の人も情報も資本も東京に集まりつつある。しかし東京はそれにふさわしい基盤施設を有しているとは言いがたい。すなわち業務施設は需要を満たせず、住宅は狭隘で快適性からはほど遠く、また

余暇活動空間は貧弱で、交通機関とともに常に混雑している。その結果、住民がその経済的レベルにふさわしい生活を享受することは叶わぬ夢となっている。

一世紀前の欧米の大都市も工業化に引き続いて起こった都市問題に悩まされ、その解決のために多くの対策を講じてきた。その結果出来上がった20世紀の大都市モデルが、今日のロンドンでありバリでありニューヨークである。我々は今、3千万人という地球が歴史上経験しなかった超巨大都市を、情報化社会の中で構築しつつあり、その中で生ずるいくつかの都市問題に苦しんでいる。19世紀の欧米の都市が新たな大都市モデルを作り上げたと同様に、我々は21世紀の超巨大都市のモデル作りのためにその経済力、技術力を活用すべき時期にある。

我々は21世紀の東京づくりのための中心的な空間を東京湾に求める。そのためには、東京湾を美

* 正会員 工博 東京大学教授 工学部土木工学科
** 正会員 工博 東京大学助教授 工学部土木工学科
*** 正会員 工修 東京大学助手 工学部土木工学科
**** 学生員 東京大学大学院
(〒113 東京都文京区本郷7-3-1)

しい楽しい海にし、住民が真に豊かでゆとりある生活を営める場とすることが必要であり、我々はそれを目指してこの東京湾再開発を目論むのである。そしてこれは21世紀に向けての沿岸部開発の一つの実験ともなり、また今後の海洋開発の一つのエポックづくりにともなりうると考える。

ここで述べる構想の全てが実現されることがありえないのは言うまでもないが、この構想に述べられている基本姿勢と方法が今後の東京湾開発プロジェクトの実現過程で常に充分の役割を果たすことを期待するものである。

2. これまでの東京湾開発構想の問題点

今日、都心に近接し、しかも新開発・再開発の可能性が残された広大な空間としての東京湾に対する社会的関心は非常に高まり、東京湾沿岸部及び湾内を対象地域とした様々な開発構想・プロジェクトが提案されている。しかし、それらの開発構想、プロジェクトを総合的に見てみると、次のような問題点があげられる。

(1) 計画間の整合性について

個々の開発構想、プロジェクトは期待される機能、開始時期、プロジェクトライフが様々であるが、それら相互間の調整が取られているとは言い難い。従って、これら乱立するプロジェクトを統括し、東京湾開発の総合的指針を示して行く必要がある。

さらに、現在提案されている数多くのプロジェクトの調整を図っていくためには、東京湾開発に関して極めて強い権限を有する主体を創設するといったことを考えることも必要になると思われる。

(2) 東京湾環境浄化プロジェクトの必要性

現在提案されている臨海部、海上部の都市的開発計画や各種のレクリエーション計画は、すべて東京湾の水質や景観が良好であってはじめて計画されている機能が最大限発揮される。それゆえ、東京湾の環境浄化を目的とするプロジェクト構想が是非とも必要であると同時に、個々のプロジェクトにおいても環境浄化について十分配慮しなければならない。

(3) 海面の埋立について

現在提案されている埋立についての数多くのプ

ロジェクトは、東京湾の10～30%をも埋め立てるような計画となっている。しかし、この貴重な自然環境空間としての東京湾を喪失させては、その開発計画の本源的な意義を失うことになる。海を埋め立てることによって喪失する自然と、新たな土地を造成することによって得られる環境改善との十分な較量が必要である。

(4) 土地利用の構成について

新たに作られる人工島や埋立地の土地利用に関しては、現在逼迫している業務用地、住宅用地の供給を重視したものが多く。そのため、ある土地はベッドタウン、ある土地はビジネスセンターといった単一的な機能で考えられがちである。しかし、21世紀の東京圏の住民の生活を考えると、そこで最も必要とされているのは、豊かな住宅、楽な通勤、ゆとりある余暇生活である。これらの実現のためには、新しく整備される空間はこれらの必要性を複合的に満たすことが必要である。

(5) 基盤施設整備について

現在提案されている開発構想では、開発地域における交通施設、上下水道施設等の基盤施設整備と、既存市街地における基盤施設整備の現状及び将来計画との整合性が十分保たれているとは言い難い。特に、交通施設に関しては、個々の開発地域が既存の市街地に対して十分な競争力を持つためには、東京湾横断道路、湾岸道路、JR京葉線等の幹線交通網とリンクして高度の交通サービスを提供しうるものが整備される必要がある。

(6) 財源について

現在までの開発構想においては、多くの場合、その財源についての検討が十分なされているとは言い難い。現在、わが国の有する民間資金には、多くの余裕があるとは言え、これだけの大きなプロジェクトになるとその資金量も大量で、その期間も長期であり、また、リスクも無視し得ない。従って、民間資金で全て賄うにせよ、公的資金を導入するにせよ、事業採算性に関する検討が十分になされる必要がある。

3. 魅力ある東京湾とは

21世紀に向けての“魅力ある東京湾”とは、首都圏の経済活動を再編、強化、拡充しながら、

同時に市民の生活環境を改善、創造していくための社会基盤としての東京湾であると考える。

我々は、この魅力ある東京湾を、“きれいな東京湾”、“いきいきとした東京湾”、“楽しい東京湾”、“安全な東京湾”の4つのコンセプトでとらえたい。これらのコンセプトのもと、“魅力ある東京湾”をより具体像へと展開し、東京湾21世紀構想の全体像を描きだすこととする。

(1) きれいな東京湾

美しい緑ときれいな水に象徴される自然環境は、人間にとって必要不可欠であり、また、これら自然環境と人工構造物が織りなす美しい景観は、まさに都市と自然の調和のシンボルである。

古い伝統を持つヨーロッパの多くの都市は、それぞれが持っている美しい森や湖や公園によって世界中に知られている。しかるに、東京湾は、近年、従来より水質が浄化されてきているものの、まだまだ、世界に誇る首都東京にふさわしい水辺とはとうてい認められない。

21世紀の東京湾は、まず第一に、水質と湾岸の景観が改善された自然豊かな海でなければならない。

(2) いきいきとした東京湾

今日の巨大都市東京にとって、東京湾が単なる自然環境としてだけの“海”であることはありえない。21世紀の東京湾には、当然いきいきとした都市活動の場としての機能も期待される。

都市の魅力は、様々な人間活動の集積と交流であり、本構想の骨格も、開発用地の土地利用計画と交通計画から構成される。土地利用計画では、そこでいきいきとした都市活動が営まれるためにも、また防犯上の問題も考慮して生産・生活にかかわる様々な土地利用の複合化を図っていく必要がある。また、交通計画では、まずこれらの新都市空間を“孤立した街”、“近くて遠い街”としないためにも、既存市街地と開発用地を有機的に結合する高速ネットワークを整備することはもちろんのこと、新交通システムを導入したり、街路設計においても景観を重視することなど、国際都市東京の表玄関にふさわしい魅力ある交通施設整備を進めていくことが必要である。

いきいきとした街づくりとは、何も時代の先端

をいく産業やレジャー施設を誘致することだけではない。例えば漁業のような古くからの伝統を持つ産業を、時代に応じた新たな形で育成・活性化させることも21世紀に向けての都市創造の使命である。

(3) 楽しい東京湾

東京湾は、古くからここに住む人々が海水浴や潮干狩、釣りなどを通して憩い、楽しむ場としても利用されてきた。21世紀においても、“楽しい東京湾”としての役割をより一層演じることが期待される。

“楽しい東京湾”の創造にあたっては、まず、海洋レクリエーションの振興が重要であり、そのためには、マリーナ・遊漁場をはじめとするさまざまなレクリエーション施設を適切に配置する必要がある。また、都市と自然の接点としての利点をいかすべく、単に海洋レクリエーション施設の整備だけでなく、シーサイドレストランや海上ドライブインシアターといったものを配置し、“都会の楽しさ”と“海の楽しさ”を合わせ持つ空間を創り上げるという視点も重要である。

(4) 安全な東京湾

魅力ある東京湾の将来像は、人々の安全な生活の保証の上に成り立つことは言うまでもない。

まず台風、地震等による自然災害や火災について十分な配慮が必要であり、埋立地では構造物の基礎や護岸等において耐震設計を施すことはもちろん、防潮堤や防災空間としての緑地・公園の整備を推進する必要がある。ここで、例えば防潮堤として緩傾斜型堤防を導入するといったように、防災施設の整備にあたっては、“安全な東京湾”のための方策と“楽しい東京湾”のための方策が矛盾しないようにすることが重要である。

また、東京湾は、年間百件近くの高層ビル事故が発生する船舶航行の一大過密地域である。今後、東京湾への船舶入隻数は多少なりとも減少の傾向を示すものと考えられているが、プレジャーボートに関しては増加が見込まれており、21世紀の東京湾を考えるにあたっては、湾内航行の安全性に関する責任ある展望が必要である。

4. 東京湾21世紀構想

これまでの開発構想の問題点を解決し、上に述べた魅力ある東京湾を創造するための実現可能な方策として、我々は以下の5つの計画を提案する。

(1) 環境浄化計画

東京湾におけるCOD、燐・窒素濃度等の汚染指標の経年変化を見ると、湾内の水質が正常であったのは昭和30年頃までと言える。東京湾をこの頃の“きれいな東京湾”に戻すことを目標に、実行可能な手段を最大限活用することによって湾内の環境浄化を図る。

環境浄化の方策としては、湾内に流入する有機物や窒素、燐などの栄養塩類の量（流入負荷）の削減と、湾内の海水浄化の2つが考えられる。

まず流入負荷の削減に関しては、河川水そのものの浄化という観点から、汚泥の除去による底質の改善あるいは隙間接触酸化と言った河川の自浄能力向上策を講ずる。次に海水の浄化に関しては、内湾部の負荷源は堆積汚泥が主であること、また生物生息の場づくりという観点から、汚泥の除去及び覆砂による底質の改善を行う。さらには、海水そのものの浄化という観点から、青潮の原因である土砂採取跡の埋め戻し、あるいはラグーン、藻場、干潟・浅場の造成等を行う。また、水質の維持にあたっては、環境監視システムを確立し、海域の汚染状況を常時観測するとともに、その変化に的確に対応しうる体制をつくりあげる。

なお、湾奥部における覆砂あるいは後述する人工島の地盤強化等に必要な良質な土砂は、房総半島の諸河川の上流地域の低山岳部を掘削することにより確保し、それらの地区は現在計画の中の上総研究学園都市の用地として造成する。

(2) 臨海部再開発計画

既存の臨海部再開発事業を、より円滑に推進して行くことを目指す。

特に、湾奥部や横浜港インナーハーバー地区においては、現存する効率の悪い港湾施設や倉庫、工場等の土地利用転換を図り、業務・商業、レクリエーションなどを中心とした土地生産性の高い都市型施設の整備を行う。また、合わせて都心型の住宅地区を整備するとともに、水際線のプロムナード化など、ウォーターフロントの利点を生か

した近代的都市空間整備を図る。

(3) ガーデンシティアイランド計画

先に提案した環境浄化計画によって発生する大量の浚渫汚泥と、今後陸上発生する大量の廃棄物処分の際は、東京湾に求めざるを得ず、その結果として湾内には、広大な土地の造成が可能となる。また、一方では、言うまでもなく、21世紀に向けての首都圏全体の大規模な整備計画が必要とされている。

そこで、我々は、今後の首都圏整備に資することを目的として東京湾に新都市を建設することを、ガーデンシティアイランド計画として提案する。

新都市建設の歴史の中で、最も広く知られた今日の都市建設に多大な影響を与えたのは、19世紀末から20世紀初頭にかけてのイギリスのE. ハワードによる“田園都市”である。当時の大都市ロンドンは、過密化が進行しそれに伴う環境の悪化が深刻な問題となっていた。ハワードは、ロンドン近郊の豊かな自然あふれる“田園地帯”に自然と調和した新たな都市空間を建設することによって、この問題を解決しようとした。

当時のロンドンに匹敵するか、あるいは、それよりずっと過度の過密化が進行している今日の首都圏において、住民が最も望んでいるのは、狭い住宅から脱し、通勤地獄から解放され、しかも、手近にある豊かな自然の中で十分に余暇を楽しむことができることである。すなわち、ハワードが考えたように自然豊かな環境の中で“職・住・遊”が満たされることであると言える。東京には田園地帯の代わりに、本来豊かな自然に恵まれた“海”が存在しており、我々はハワードが田園地帯に求めた新たな都市をそこに海洋性田園都市（Maritime Garden City）として築くことにより、この首都圏の住民の願いを実現することができると考える。現在のわが国は、これを実現するに十分な“資本”と“技術”を有しているのである。

ハワードの田園都市の理念は、“都会的要素と自然的要素（田園的要素）の調和”、そして“都市の経済的・財政的な自立”の2つであった。この理念は、“田園”を“海”と読み換えると、まさに我々の提案するガーデンシティアイランドの理念として十分な意義を持つと考えられる。

まず、*「ガーデンシティアイランド」*における”都会的要素と自然的要素（海的要素）の調和”を、我々は住宅や業務用施設が立地するウォーターフロントに実現させ、生活や生産の場とすると同時に、そこを”憩い”や”やすらぎ”の場とし、文化施設やレジャー施設をも設ける。

次に、他の地域へ財やサービスを供給することにより新都市に収入をもたらす基盤産業と、それとある比率を持った非基盤産業を存在させることによって、人口の定着を図り、”都市の経済的・財政的自立”を目指すものとする。ただし、ここでいう基盤産業とは、製造業のみを意味するものではなく、業務・商業機能、研究・開発機能、国際交流機能、文化・教養機能、海洋レクリエーション機能、港湾機能を持たせるものとする。

しかしながら、これらの機能を有することによる自立とは、”自給自足的”な閉鎖的自立ではなく、むしろ、首都圏内の他の地域と調和した形で連携していくことを目指していく。すなわち、人物、情報の自由で能率的な流動を可能にした上で、*「ガーデンシティアイランド」*が、そこに住む住民にとっては自立した都市であると同時に首都圏全体にとっても重要な役割を担う空間として機能させる。

*「ガーデンシティアイランド」*の規模は、使用可能な埋立材料の予測値や既存の人工島建設事例からみて、湾奥部に最大限約 3,000ha程度、川崎、横浜、横須賀、木更津沖に合わせて約 1,000ha程度とし、各島は、約400ha～800ha程度とするのが妥当であると考えられる。これは、土砂量では東京湾への河川からの流入土砂の約 200年分に相当し、面積では湾内海域面積の約3%に相当する。

また、各都市が首都圏内の一つの都市としてほぼ独立し得る人口については、ハワードの田園都市においては一都市当たり約3～7万人程度とされていたが、今日までの大都市近郊におけるニュータウン建設の事例を参考とし、約 5～10万人、湾奥部建設分全体で約30万人程度を考える。

（４）海域利用計画

湾内の船舶航行に関しては、まず湾口部の第三海堡を撤去することにより浦賀水道航路の拡張を図る。また船舶航行の輻輳化を緩和させるために、主要航路は人工島群に沿った右回りの一方通行航

路とする。

人工島と既存陸域との間の水道部は、ディンギーヨット、ウィンドサーフィン等の内水型マリンスポーツや遊魚を中心とした海洋レジャー専用海域とし、人工島の水際線においても部分的に人工なぎさを整備する。これに伴い、竹芝・芝浦頭などの湾奥部の流通・港湾施設は中央防波堤や人工島の一部に移転させる。

また、木更津以南の房総半島及び観音崎以南の三浦半島の沿岸海域は、現在でも漁業権区域とされている海域であり、今後とも沿岸漁業の水域として保全していく。さらに、湾内に数箇所、魚の飼育と貯蔵を目的とした海洋牧場を設け、湾内漁業を栽培漁業、観光漁業といった都市型漁業として近代化、活性化させる。

（５）交通計画

湾岸域の交通連絡を強化させ、*「ガーデンシティアイランド」*と内陸部の既存集積地域を有機的に結合させるために、高速道路及び高速鉄道を中心とする交通ネットワークを整備する。

すなわち、湾岸域の横の連絡としては、京浜島から中央防波堤、幕張、千葉、木更津へと至る第二湾岸道路、及び川崎市の浮島から人工島群を経由して幕張新都心へと連絡する第三湾岸道路を建設する。これにより、湾岸域及び人工島と既成市街地との連絡が強化されると同時に、湾岸道路のバイパス機能が拡充される。また、湾岸域における高速鉄道輸送機関として、MM21再開発地区から東京都心部さらには幕張新都心から千葉、成田空港へと結ぶ東京湾湾岸線、及び東京都心部から東京湾横断道路を経由して木更津へと至る東京湾横断線の二路線の磁気浮上式高速鉄道を整備する。その他、人工島と既成市街地との連絡を強化させるため、個々の人工島と湾岸域とは横断橋を有する高規格道路で連絡し、かつその道路を供用あるいは計画中の高速道路等と結合させる。

また、首都圏における国内航空需要の増加に対応するため、木更津にコムーター空港を整備する。

以上の東京湾21世紀構想の全体像を示したものが図1である。

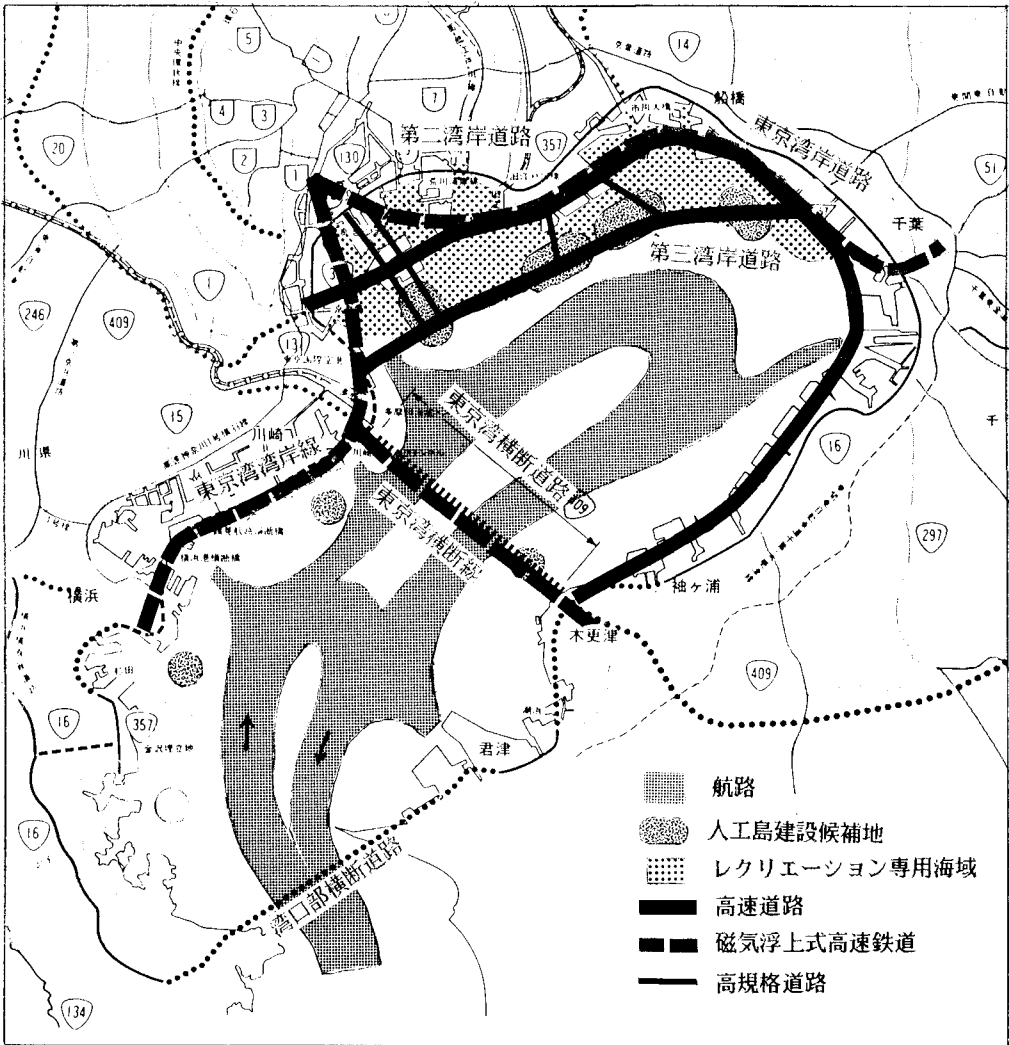


図1 東京湾21世紀構想全体図

5. 構想の実現に向けて

(1) 事業主体に関する考え方

本構想の規模、また予想される経済・社会への波及効果からみて、その計画主体は公共セクター主導型のものにするのが妥当と考えられるが、同時に、それは東京湾全域を一元的に管理しうる強い権限を有したものでなければならない。

東京湾に関与している地方公共団体は、首都圏ほぼ全域に及ぶ。これらの自治体は、必ずしも利害を同一にしないことが多く、各自治体の合議制によって事業を推進していくことはきわめて困難

であると考えられる。

また、中央官庁は、諸官庁間の連携が十分でなく、タテ割行政の弊害により、十分な機動性と総合性をもちえなくなっている。さらに、地方の主体性がますます重視されるようになってきている現代の基本的要請を考えると、中央官庁のみを事業主体とする考え方も現実的であるとは言えない。

そこで、我々は新しい公共的な計画管理主体として東京湾計画管理委員会（仮称）の設置を提案する。同委員会は東京湾全域にまたがる東京湾改造計画の推進のために、特別の立法措置に基づき、

東京・神奈川・千葉・埼玉の4都県と横浜・川崎の2政令指定都市の合計6団体および国の7者代表によって設置され、関連地方公共団体および国の委任を受けて、東京湾開発計画の作成・調整とその管理に当たるものとする。

実際の事業実施は、同委員会管理のもとに組織される東京湾開発機構（仮称）が担当する。同機構は、環境浄化計画、カーボンシティアイランド計画等全ての事業の主体となり、用地の造成・売却、各種インフラ整備、直轄事業の運営を行う。なお、新設の土地は、既存のいずれの自治体からも独立した新しい都市地域として扱うものとする。

（2）事業採算

ここでは、大方の収支計算を行い、本構想の事業採算を評価しておく。

1）収支計算の前提条件

A．収入

収入としては、湾奥部における人工島内の用地売却収入のみを考える。各島の売却用地の面積と売却金額は以下の通りとする。

住宅地	850ha	60万円／㎡
業務・商業地	450ha	170万円／㎡
その他	510ha	50万円／㎡

B．支出

①環境浄化事業、人工島造成事業、生活・交通基盤整備事業の事業費を考える。（表1参照）

②工事期間中の建設費上昇はなく、またその間、維持管理費は必要ないものとする。

③用地売却収益への課税は考えないものとする。

所要資金はすべて外部調達とし、その金利は現行長期金利を勘案して年4%とする。

C．事業期間

各種事業や人工島の売却は事業期間を通じて平準的に逐次行われるものとする。（表1参照）

2）収支計算の結果

年度別の収支及び所要資金の計算結果の概要は、表1に示す通りである。これによれば、工事費約11兆1,000億円、建設期間中金利約3兆7,000億円、合計約14兆8,000億円の費用に対し、収入は造成地売却金額約15兆4,000億円、差引約6,000億円の最終余剰資金を生ずる結果となる。

3）事業採算の評価

先に想定した用地売却単価は、現状の首都圏地価、あるいは各島近隣湾岸地域地価と比較して高いものではないと言えよう。さらに、工事費は施工技術の進歩、連続的工事によるコストダウン等から、さらに減少することも期待される。

以上のように、かなり固めに見積った計算においても最終的には資金余剰を生ずる結果となり、本構想は単独事業としても十分成算があるものと考えられる。

（3）財源調達

本構想の実現には、試算結果によると、平均残高約2兆5,000億円、ピーク時約5兆円のファイナンスを必要とする。この平均残高規模は年間国債発行額（60年度、約20兆円）の約10%強にも達する大きなものではある。しかし、我が国の個人金融資産は60年末で約533兆円と大きな余剰部門を

表1 年度別収支と所要資金

（単位：億円）

工事	総額	年度別金額						
		1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35
支出 環境浄化	18,900	3,625	3,625	3,625	3,625	3,625	775	
生活基盤	19,000		4,525	4,525	4,525	4,525	900	
交通基盤	28,000		6,675	6,675	6,675	6,675	1,300	
人工島造成	110,900	8,625	22,825	22,825	23,825	23,425	8,475	900
収入 造成地売却	153,800			29,880	28,540	34,480	32,240	28,660
支払金利	36,989	924	4,427	8,771	7,527	7,138	6,824	1,377
差引収支	5,911	-9,549	-27,252	-1,716	-2,812	3,917	16,941	26,383
所要資金（末残）		9,549	36,802	38,518	41,330	37,413	20,472	-5,911

形成しており、これと比較すれば、上記平均残高は約0.5%程度であり、調達不可能な額とはいえない。問題は如何に多様な方法により余剰部門から資金を吸収し当該プロジェクトに充てる仕組みを構築するかである。

実際の資金調達方法については、その一例として、利子源泉徴収税免除のユーロ円債の発行が考えられる。今日、円の国際化が多方面から要請されており、ユーロ円債の発行は、本構想の資金的規模からみても相応のユーロ円市場を形成するインパクトになりうるものと考えられ、また、利子源泉徴収税免除を付与することにより、低利に多額の資金を吸収することが可能である。

なお、事業採算あるいは資金調達を有利にする方法として、以下のようなものが考えられる。

- ①業務・住宅施設の建設及び分譲・賃貸事業、有料道路事業等による事業収益機会の拡大
- ②沿岸部に発生する開発利益（環境浄化等による外部経済効果）の一部吸収
- ③各自治体の下水道事業費からの拠出

（4）経済効果

一般に社会資本整備の経済効果は、投資そのものがもたらす事業効果と、その投資によって完成する施設（あるいは改善された環境）が実際に機能することによって生じる利用効果の両者として捉えることができる。

このうち利用効果こそ、我々が目標とする効果であるが、本構想は極めて大規模かつ多岐にわたるため、首都圏においては我が国全体に計り知れない波及効果をもたらすことが予想されても、それを現段階で定量化することは困難である。

ここでは、事業効果に着目し、それが国民経済にいかなる波及効果をもたらすかを、産業連関表に基づき把握しておくことにする。なお、事業投資額は、（2）に示した約11兆円の投資額に住宅や業務施設等の建設費として約4兆円を加え、約15兆円として計算する。また、事業効果については、第一次波及効果のほか乗数効果についても検討しておく。

①第一次波及効果

第一次波及効果とは、投資自体による最終需要の増加が生産面への波及効果を通じてどれほどの

所得増加をもたらすかを示したものである。

昭和55年の建設部門分析用産業連関表によれば、一般公共事業の生産誘発係数は、約2.20であり、本構想実施による生産誘発効果は約33兆円となる。また、同表によれば付加価値率は約0.40であり、雇用者所得と営業余剰の合計である付加価値額は約13兆円と試算される。

②乗数効果

乗数効果とは、この第一次波及効果による所得の増加が、さらに消費を増加させ、それが生産の増加、所得の増加となって次々と経済全体に波及していった最終的な結果として、国民所得がどれだけ増加するかを示したものである。

いま、この乗数を1.72（消費性向0.55、輸入性向0.15とした時の乗数）とすれば、最終的な国民所得の増加は、約22兆円と試算される。また、租税負担率を約20%とすれば、これに伴う税収増加は約4兆4,000億円となる。これは、投資総額15兆円の約30%にも相当する額である。

以上のように、本構想は事業効果に限定しても、我が国全体に相当規模の経済活性化効果をもたらす、またこれに伴い政府サイドもかなりの税収増を期待することができる。

6. おわりに

本研究は、21世紀における東京湾の実行可能性の高い総合開発構想を作るべく、（財）海洋産業研究会（石川六郎会長）の自主研究として行われた。研究は、主として中村が部会長を務める作業部会で行われた。作業部会は、4つのグループに分けられ、各グループの成果は、佐藤一彦（国際航業）、秋山純（三井海洋開発）、石神公一（日本鋼管）、原田宏（鹿島建設）、大槻忠（東亜建設工業）、高頭形而（芙蓉海洋開発）、石神隆（日本開発銀行）の各氏が幹事となってまとめられた。研究を進めるにあたっては、平田敬一郎氏を委員長とする全体委員会において、各委員より構想や示唆を受け、また批判を頂いた。

本稿は、これらの研究の成果を踏まえ、中村をはじめ筆者らが中心となって執筆した報告書「新しい東京湾—東京湾21世紀構想—」の概要を示したものである。