

## Ⅱ 特 集

---

IBS40周年記念講演会

- IBS40周年記念行事について
- 歴史的地区における みちづくり まちづくり
- 都市の高度利用と規制改革

## IBS 40 周年記念行事について

財団法人計量計画研究所 (The Institute of Behavioral Sciences) は、1964 年に設立以来今年で 40 周年を迎えました。この間、行動計画に係る調査研究に関する多様な期待を担って時代の変化に伴う要請に的確に応えるべく、広く社会の英知を集結し、多くの課題に取り組んできました。

IBS では、創立 40 周年を記念して 2004 年 7 月 22 日(木)ルポール麹町(麹町会館)に於いて IBS 40 周年記念講演会・祝賀会を開催しました。記念講演会は、黒川理事長の挨拶に続いて来賓の総務省統計局統計基準部長渡辺秀一氏と国土交通省大臣官房技術審議官小前繁氏より御祝辞を頂戴し、「IBS 40 年の歩み」を振り返った後、お二人の先生に記念のご講演をして頂きました。講演会・祝賀会には、200 名を超える多くの方々にご参加を頂きました。

記念講演会では、急激に変わりつつあるわが国の都市を対象に「21 世紀都市型社会の設計」をテー

マとして、わが国のこの分野の発展に関して大きく貢献されている新谷洋二(財)日本開発構想研究所理事長ならびに八田達夫国際基督教大学教授にご講演を頂きました。

本年の特集は、IBS 40 周年記念講演会における 2 つの講演内容を所収いたしました。



### プログラム

講演会	於：ルポール麹町(麹町会館)「エメラルド」		
15:30	開会		
	挨拶	財団法人 計量計画研究所	理事長 黒川 洸
	祝辞	総務省統計局統計基準部	部長 渡辺 秀一
		国土交通省	大臣官房技術審議官 小前 繁
	IBS 40 年の歩み	財団法人計量計画研究所理事	竹内 佑一
16:00	記念講演 1		
		「歴史的地区における みちづくり まちづくり」	
		財団法人 日本開発構想研究所	理事長 新谷 洋二
17:00	記念講演 2		
		「都市の高度利用と規制改革」	
		国際基督教大学	教授 八田 達夫
17:40	挨拶	財団法人 計量計画研究所	常務理事 矢島 隆
	閉会		
18:30	40 周年記念祝賀会(於：ルポール麹町(麹町会館)「マーブル」)		

# 歴史的地区における みちづくり まちづくり

新谷 洋二\*

By Yoji NITANI

## 1. はじめに

今日は「歴史的地区における みちづくり まちづくり」というお話をしたいと思います。「歴みち事業（歴史的地区環境整備街路事業）」は、昭和50年に文化財保護法と都市計画法で「伝建地区（伝統的建造物群保存地区）」が制定されました時に、それだけでは「伝建地区」の整備が難しい、その周りの環境をどうするのかということで、建設省が昭和57年に創設して、伝建地区の整備を支援しようということで始まりました。

ところが、なかなかその理解が得られなくて、大きなミスが生じました。これは萩で生じた例ですけれども、後でお話しします。そのために昭和60年に、建設省の街路課と文化庁の文化財保護部との間で懇談会を開催して、両者の協力体制をとるようにしました。その時、たまたま私が学識経験者として座長に選ばれたため、この20年間、こういった問題の調整に足を踏み入れることになりました。



この「歴みち事業」というのは、建設省で平成8年に「身近なまちづくり支援街路事業」という中に含まれて、さらに平成12年に、「まちづくり総合支援事業」の中にも含まれ、さらに今年、国交省になりましてから「まちづくり交付金制度」というものが創設されて、その中で継承されるということになっております。

「歴みち事業」というのは、図-1のように、幹線街路で囲まれた歴史的地区の中で、色々な歴史的遺産がある場合、その中の道路を現道のままにしたり、紆余曲折したままにしたり、カギ型にすることで、町並みを壊すのではなくて、むしろそのまま活かして整備することを考える。必要ならば広場、パーキングを設けるなど、全体の街区をどのように考えていったら良いかという事業でございます。

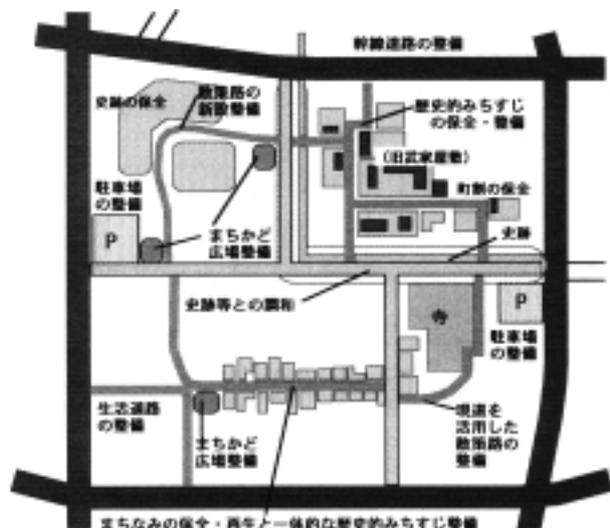


図-1 歴史的地区環境整備街路事業

## 2. 萩城跡の歴史的地区と都市計画道路の調和

萩市は、江戸時代の絵図面を見て町が歩けるくらい、かなり歴史的地区という面影をとどめております。昭和59年に問題が起きたというのは、昭和58年度の「歴みち事業」として、あるコンサルタント

\* 財団法人日本開発構想研究所・東京大学名誉教授

が計画を立てました。この中の昔の3間道路、5m 40のものが道路構造令に合わないからというので、6mにして、石垣や土塀は移設するという計画をつくったところ、文化庁が烈火のごとく怒って街路課に乗り込んできた。その調整役として、さきほどの懇談会ができました。

それと同時に、外堀沿いの道路、これは都市計画道路今魚店金谷線で、現道が大体5m 50くらいなのですが、16mに拡幅するという事業がございました。それが果たしてそれで良いのかということで、事業決定になっている段階で凍結して、色々検討しなければいけないということになりました。

この現道を広げて都市計画道路をつくと、堀との間に半宅地が残ってしまいます。そうすると、変な建物が残っても、残地が残っても困るので、むしろここを一体的に考えることにしました。なぜかという、この外堀は史跡になっております。ですから、文化庁と相談して、建設省、文化庁の合併事業にして考えていこうとしたわけです。

その結果、図-2や写真-1のように、この8間の堀はそのまま認めるけれども、既決定の16mの街路に並行する残地の部分は、歩道・自転車道、あるいは緑地的、オープンスペース的な道路、すなわちこれを「歴みち」として考えていくことにしました。幅員は大体22~24m。これはなぜ違うかというと、堀の石垣の線がでこぼこになっているからです。

最初、22~24mにしようということを建設省に提案しましたところ、「標準断面にない断面は困ります。ちゃんと25mか22mにしてください」と言われましたが、「いいじゃないか、その数値は標準断面の値であって、我々はこういうものを定める

ために、都市計画道路は図書によって定めることにしている。「図」とは図面であり、「書」は書類である。だから、図面で考えれば良いのだ」ということで、色々話をしまして、道路構造令あるいは都市計画道路の標準的な考えを、現地に即していかにバリエーションある形で考えていくかということの第一歩を画しました。

将来は16mの道路があり、「歴みち」があって、外堀ができて、土塁ができる。土塁はあるところとないところがある。こういった形が将来の提案です。これを考えたのが実は今から20年前でございます。これからが大変です。

文化庁と建設省で同じ宅地を一気に買収しようとしたのですが、お金の桁が違います。片方は何千万円、片方は何億円という話ですから、一気ににはできないので、3~4年でやろうと思ったのですが、実際には20年かかるという話になってしまった。それと同時に全体を発掘しながら、確かめなが



写真-1 今魚店金谷線沿いの外堀（施工前）



写真-2 今魚店金谷線沿いの外堀（施工後）

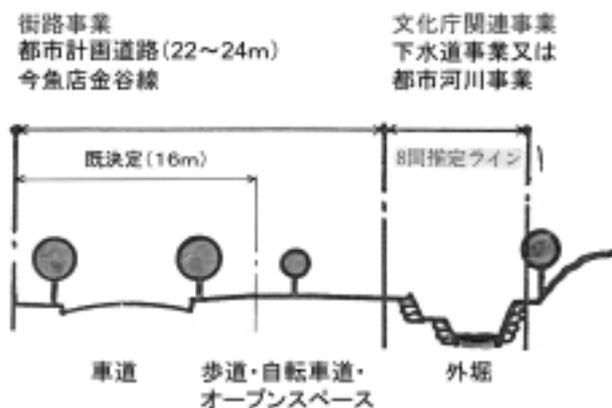


図-2 今魚店金谷線と外堀の新提案断面構想図

ら進めていくと、文書にない新事実がいろいろと出て参ります。そういったことを確かめながら、一つ一つ、遺跡の状態について議論しながら、上の道路構造、あるいは史跡の堀の構造をどうしていこうかと議論しました。

掘っていきますと、第2期の堀の石垣、すなわち14間の堀の時の断面が出てきます。ここを境に江戸初期の頃の17世紀中葉～18世紀中葉に至る時の民地の遺跡と当時の堀となっています。さらに掘っていくと、第3期の石垣が出てきます。これは民地の堀端の石積みです。石積みを見ますと片方の石は大きいけど、片方は小さく、縦の目通りがあります。そこで「ああ、わかった。これは当時の民活プロジェクトで、ここが宅地割りの境界線だった。こっちの人とこっちの人が別々にやってるんだ」ということもわかってきます。

この16mの道路のうち、3m50の歩道と9mの車道はそのままにして、堀側の3m50の歩道はこの「歴みち」の中に一緒に加えて、井戸の跡や当時の宅地の境界線の石積みを、「歴みち」空間の中に残すということを考えてつくって行きました。そして堀を再現していき（写真-2）、北の惣門という昔の城門を文化庁の方で復元しようという話になってくるわけです。

この平成16年11月が萩の開府400年で、現在、北の惣門という外堀に面した城門を復元しまして、枅形、土橋、堀があって「歴みち」で道路があるという姿になりますが、土橋の復元が間に合いませんので、仮につくって来年には完成させようという状況です。

### 3. 歴史的景観を考えた松本城北側の都市計画道路の変更

松本城は城の天守の中で国宝になっております四つのうちの一つです。この松本城の北側の道路が、問題の都市計画道路宮渕新橋上金井線であります。幅員は6mで明治になって植えた桜の木がありまして、江戸時代から戸田氏の先祖を祭った松本神社があります。そこに樹齢300～400年経つケヤキとイチョウのご神木が6本ございます（写真-3）。

この道路を16mに拡幅することで事業決定して進んでいましたところ、木を全部切らなければいけない、神社も用地がなくなるのでどうするのかとい

うことで、市民の間で「ご神木を助けろ」と保存運動の声が高まってまいりました。そこで市長としては、松本城を将来世界遺産にしたい。すなわちその周辺環境は良くするように考えなければいけないというところから、委員会をつくりまして考えました。

ご神木の間のところに反対側車線を通して、局部的に19m50に広げて蛇玉道路にしました（写真-4）。最初は、こんなところにSカーブを二つつくっては困ると言われたのですが、「今までは横断歩道橋なのでスピードを出していたけど、もう信号交差点にしたからそんなにスピードを出しては困るから良いではないか」ということで、景観的な問題とご神木の保存を考えてこう処置しました。

それと同時に問題は、松本神社の取り扱いです。道路を広げると神社の社殿と鳥居がくっついてしまいます。裏側には丸の内消防署がありました。これは市の消防署だから、これを飛ばそうというので移転をしてもらいました。その跡に、神社を後退させたのです。その結果、この神社前面部分の道路幅員を19m50に拡幅して、中央分離帯と歩道のところ



写真-3 宮渕新橋上金井線（施工前）



写真-4 宮渕新橋上金井線（施工後）

にご神木をうまくおさめて、松本神社は消防署の跡の用地も含めて、バランスとしては良い形で収めることができました。

そのためにどういうことをしたかという、土壌改良をしましてご神木の樹勢回復をしました。この木の根を助けないと枯れてしまいますので、鋼管杭を打ってPC桁の橋をかけて、この木の根を保護するという形で80センチの段差を平らにしたので、この点は「神様ごめんなさい」ということで進めました(図-3)。

道路に関して、二の丸のところでは修復復元をやっていますので、木橋を道路事業と一緒に作りしました。この道路の歩道のところは、松本城の黒壁と白壁のところの基調を考えて、白黒でうまくデザインしました(写真-5)。

しかも、間接照明の街路灯です。これは松本城の窓のところを考えて、スリット模様にして、これをベンチ兼街路灯にいたしました。夜になると、照明になります。自動車はライトをつけています。街路照明としては、本来は高い形が標準ですけども、それを拒否したのは、これで物の役に立つと同時に、松本城の天守のライトアップが街路照明と相殺され

て、何のためにライトアップしているかわからなくなります。そこで主役は松本城天守、街路照明は脇役で役に立てば良いということで、こういう形にいたしました。

#### 4. 世界文化遺産「姫路城」の周辺地区のみちづくり・まちづくり

姫路城は平成5年に日本最初の世界文化遺産として指定されました。そこで、ユネスコから色々注文がきました。それは、ネオンサインが邪魔だ、広告が邪魔だと。そして特別史跡地域の外側に、バッファゾーンが指定されて、この中の近代的なコンクリートの建物とか、色々なものをできるだけ征伐して改善しろというのが、付帯条件についております。

姫路城の内堀の東に城東線という特別史跡とバッファゾーン内の都市計画道路があります。都市計画道路として拡幅しようとしたときに、総社門という

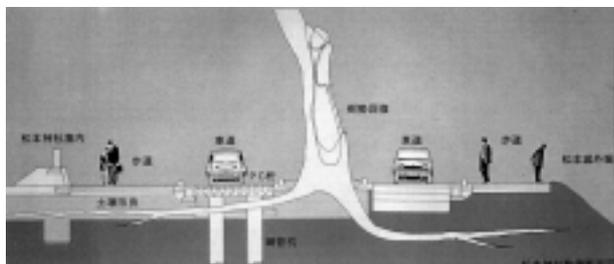


図-3 松本神社整備断面図



写真-6 城東線の総社門南面(整備・発掘中)



写真-5 松本城北側の宮新橋上金井線(施工後)



写真-7 城東線の総社門東面(整備後)



図 - 4 城東線（総社門跡）イメージパース

昔の中堀の城門跡がありました。そこは戦前に軍隊が壊したのですが、ちょっと残っている中堀土塁の部分でも多少削って拡幅しなければいけない。それで発掘したら遺跡が出てきてしまった（写真 - 6）。さあ、どうするというので、文化庁と問題になりました。

中を掘りますと、昔の石垣や暗渠の遺構が出てまいります。文化庁との話で、それでは石を2石動かすけれども、ここの取り扱いに対して説明をして、この昔の石垣と暗渠の線を路面表示しようということによって了解を得たのですが、今度は公安委員会が承知してくれません。

歩道上の表示は直ぐできたのですが、車道部路面表示というのは、了解していただくまでに4年かかりました。世界遺産だということで、とうとう警察当局も承認してくれました。これが遺跡の車道部路面表示第1号でございます（写真 - 7）。

特別史跡姫路城跡総社門跡には、枡形の遺跡がありまして、昔は城門として、櫓門と高麗門がありました。そこに今、道路ができています。図 - 4のようなイメージパース図にしますと、右側に市民会館と石垣が残っていて、左側に我々が直した石垣があって、路面には石垣と暗渠の跡の表示があります。文化庁の了解を得て、こういう形で改良したということでございます。

バッファゾーン内の遺構を路面表示などしながら道路のお化粧をして、新しい形でうまく歴史的環境を保全するという方法を用いながら、それによって、家を建てかえるときには歴史的環境に配慮してくださいということを進めております。

## 5. 島根県益田市の歴史を活かしたまちづくり計画

益田市は、昭和58年、水害に遭いました。ところが、道路がなくて、救急作業ができない。橋もないということで、防災計画をつくりまして、ここに南北に幅員12mの防災道路沖田七尾線を計画いたしました。早速、激特事業でこれをどんどん整備しました。ところが、ここには昔、三宅御土居（みやけおどい）という豪族益田氏の屋敷、現在の県史跡がありました。そこが問題の場所なのです。

益田川の左岸よりやや南のところを境にして、北側が県事業、南側が市事業になっています。市事業でも問題が起きたのですが、今日の話は県事業で起きた問題です。益田川には既に橋がかかり、道路が大体できていました。ところが未完成地区が残っています。それはなぜかということ、ここは昔戦国時代まで三宅御土居という、この豪族益田氏の屋敷があったところなのです。

関が原の戦いで毛利氏が負けたので、益田氏は家老ですから、一緒に山口県に行って、ここはもう城下町ではなくなった。その後ここに浄土真宗のお寺ができて、土塁上は全部墓地になってしまったといわれています。ちょうどここに4m道路があったので、その4m道路と承諾しなかったところが、県史跡

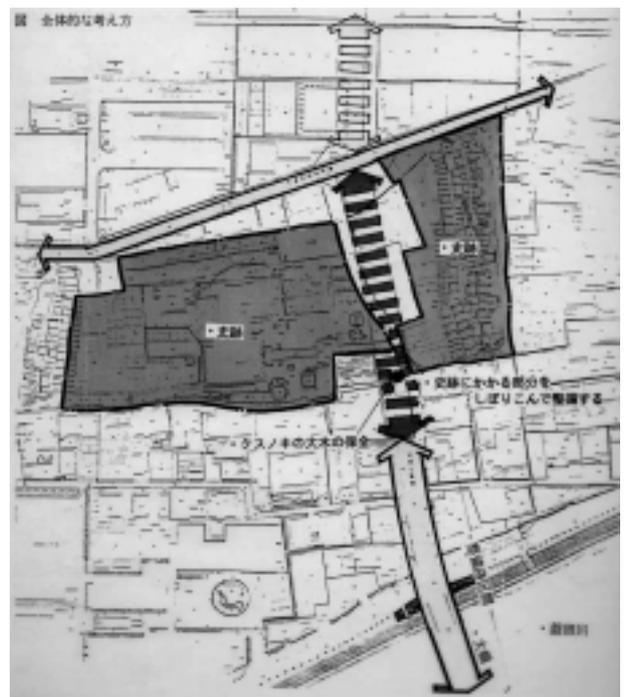


図 - 5 三宅御土居跡と沖田七尾線

にならなかった(図-5)。

工事を進めると文化財の方でも気がついて、「何だ、未協議じゃないか」ということで、5年の間ずっともんだして、その間に市長が変わりました。そして新市長がこの改善を考えるということで当選して、その市長の関係者から私が呼ばれて現地に行ったわけです。

実はこの三宅御土居というのは、今の益田川のところが昔の堀で館があった。そして、城門があったということです。このど真ん中に道路をつくらうとしたから、文化財の方は烈火のごとく怒って、三宅御土居貫通道路反対の住民や学者の運動の真っ只中に私は行かされたことがわかって、「あら困った」ということになりました。

それを解決するのに、文化財側の学者と私、それから両者の関係者を集めて協議会をつくらうということで、まず研究会をつくりました。色々考えたのですが、それでも、「これがいかに史跡だといっても、墓地のまま、お寺のままで今後どうするのか、いずれ復元したいのか」と聞いたら、「復元したい」ということなので、「では、お寺移転、墓地移転があるではないか」と思いました。これには20~30年かかる。それを考えるための長期計画を考えましょうということになりました。

考えていくと、南には七尾城跡という山城がありまして、これは中世、三宅御土居がいざという時の緊急のお城で、立派な遺跡が残っているわけです。文化庁と相談したのですが、それでも、「日本の中で中世のこういう屋敷と山城がセットで残っているところがあるか」と聞いたら、「余りないぞ」ということでした。さらに、ここには益田家文書という有数の中世の文書が残っています。3点セットがあるので、これを何とかセットで考えようということにしました。

それから、歴史を活かしたまちづくりをするとすると、雪舟のつくったお庭のある医光寺、万福寺というお寺があります。そこでこれらのセットでトライアングルプランということを考えました。まず、長期を考えたまちづくりをしながら、細かい問題に対処していこうではないか、住民も説得していこうという話になりました。

まず考えたのが、「歴みち」でよくやる手法ですが、地元の人たちが歴史的な遺産というものを尊重する、誇る意識があまりないので、まず「歴み

ち」で、ある程度簡単にできる整備をやって、近所の人たちに「あれっ」と思わせるのが良いと考えました。そこで、まず万福寺の変哲もない道路を、写真-8のように石畳道路にして「歴みち」として少し簡単な整備をしながら、意識を高めていこうとしました。

この沖田七尾線をつくるためには、本来ならば道



写真-8 万福寺門前線(整備後)



写真-9 三宅御土居跡と沖田七尾線(整備前)



写真-10 三宅御土居跡と沖田七尾線(整備後)

路分の用地買収だけやれば良いのですが、周辺の建物などを一緒に買収しなければいけませんので、これを一緒に買って、そこをポケットパークにして、これを歴史公園として、この墓地移転とお寺移転の推進剤としようと考えたわけです。

もう一つは、本来ここは県史跡ですから、バイパスさせなければいけないのですが、今はバイパスできないし、墓地が移転できない間はどのようにしようがない。今は仮道路にしようということで、遺跡を全部発掘しておいて、それを砂で埋めて発泡スチロールで保護しまして、ジオテキスタイルを入れて舗装する。ここを将来いつでもはがせるような仮道路でともかく激特道路は完成させようということにしました。しかし、墓地移転や寺移転があって、将来県史跡を国史跡に変えて復元しようという段階には、次はバイパス道路を計画しようということにしました。この方法で文化財の現状変更、都市計画変更と事業変更、これを全部やりました。

写真 - 9 のように、問題箇所の道路の真ん中にクスノキの大木があるので、松本と同じようにこれを中心に囲んで、ランプ道路あるいは狭窄道路として、うまく交通規制をしながら、中央分離帯をつくることにしました。ところが、工事をしている最中に「先生、すみません。枯れちゃいました。だから分離帯は要らないでしょう」と言ってきたので、「いや、ともかく分離帯はつくっていこう」ということにしました。道路の下を厚く保護しましたので、大きなマウントアップになった大きなランプでスピード制限して、ポラードを設けたりして保護しました（写真 - 10）。用地買収したところを遺跡公園にして「おどい広場」と名付けて整備しました。

事業は3年前に完成しましたが、実はついこの間の平成16年5月、国の文化財保護審議会で、この三宅御土居跡と七尾城跡を全部セットにして、益田氏城館跡ということで、とうとう国史跡になりました。その結果、国史跡にするためには、お寺と墓地の所有者の承諾書が要りますので、承諾書をとった結果、寺と墓地の移転も俎上に上り出したということです。

## 6. 歴みち計画に至る交通計画の考え方の流れ

私が市や県の道路関係者、都市開発関係者のとこ

ろへ行くと、必ず「先生は勝手に道路構造令を変える。そんなことは許されません」と言われるので、最初は困って、「では、本省に行って聞いてください」と言って行ってもらおうと「本省でいいって言われました」と言って帰ってくる。それでようやく私は信用を得たのです。

道路交通政策の考え方は、昭和33年に道路構造令が最初にできた時は、円滑・効率が主題でした。昭和40年代には、30年代の交通事故増大から安全ということで、ガソリン税が出せることになった。昭和50年代になると環境で出せるようになった。昭和60年代と平成年代になると、アメニティー、すなわち生理的な環境、視覚的な景観、認識的な歴史・文化、この問題でも出せるようになった。それで21世紀になるといよいよ地球環境問題に入ってくる。評価要因が増大したおかげです。

もう一つの問題は、1963年に出たブキャナンレポートが、道路の段階序列で、幹線道路はすいっと通すけれども、局地分散路や地先道路は迷路にして良いという考え方で、居住環境地区を守ろうという思想が出てきて、それが世界的に普及し出した。そしてさらに、日本の環境政策がヨーロッパでいろいろ取りざたされた時に、議論になったものを考えると、従来、安全性、円滑性ということ移動に関して考えていたのが、アメニティーということを見ると、人の視覚に対する景観性、それから認識に対する場所性、生理に関する環境性、こういうものを付加して考えていくことが、道路をつくるときにも必要なのだということが考え出されてきた。

さらにヨーロッパ、オランダでボンエルフが出てきた。それが歩車共存道路として、だんだんとわかってきた。さらに歩車共存道路で、デバイスがいろいろと考え出されてきた。実を言いますと昭和53年ごろ、私が東大でランプをつくらうとしたら、「何でそんなものをつくるのだ。危険だ」と言われて随分怒られたのですが、時代は変わってきたと思います。

さらにそういったものを、幹線道路と補助幹線道路、あるいは地区道路ということで、全体の街区のネットワーク構成ということでも、色々議論が出てきた。そして、さらに一番重要だったのは、今まで道路の計画者、管理者がやっていただけではなくて、警察が「ゾーン30」ということで承認し出した。こういったことが交通規制の中で非常に大きな影響

をもたらしています。こういった新しい考え方によって「歴みち」の計画・設計が支えられているのです。

## 7. まとめ

こういったことで考えてみますと、「問題解決のための計画・設計の方策」としては、都市計画を歴史・文化財等の面から再検討することが必要です。地域全体の道路網の序列化の再検討をなささい。地区外周を幹線街路で囲みなさい。地区内の幹線道路は文化遺産保存のため、補助幹線以下で取り扱って、局所的な幅員の拡大・縮小、不均一化等特殊な方策を工夫なささい。地区内の伝統的的道路を現道幅員のまま、都市計画決定して相応しい整備をなささい。文化財側と建設側が当初から連携して共同で調査・計画することが必要だ、ということがわかってきます。

『歴みち』の計画・設計に当たっての心構えは、歴史的地区の道路はその歴史的な町並み景観を支援する役割のもので、あくまでもサブなのです。だから飾り立てたり、奇抜に見えることだけを狙った造形は、都市や自然の中で慎むべきで、あんまり主役

になるなよということです。地域の個性を活かし、地に着いたデザインをなささい。歴史的事実を把握し、尊重して、設計・計画に反映させるべきです。だから、歴史的事実と逆だったようなことはせず、勝手につくり上げるな。それから、その土地の歴史・文化を把握、理解して過去のまちづくりを研究・点検した上で、これからのまちづくりに活かすことが重要です、ということです。

最後に「総合的判断」ということが必要である。というのは、歴史的地区における問題解決のためには、色々異なる専門常識の間の調整が必要である。今後は個性を大切に考える多様化の時代で、解決策は色々考えられ、一つとは限らない。単一目的最適解ではなく多目的最適解の模索が必要だ。全体とのバランスの中で考えることが大切だ。技術者としては、高度の総合的判断が必要である。結局、腹八分の解決策が重要なのだ。そして、常に態度としては、双方が対立してガッチリ組み合っている時に、冷静になって互いに一步後退すれば必ず二歩前進の道が見つかりますよ、ということです。

こういった哲学がわかってきましたということで、私の講演を終わらせていただきます。

# 都市の高度利用と規制改革

八田 達夫\*

By Tatsuo HATTA

## 1. はじめに

今日は「都市の高度利用と規制改革」というお話をします。大体経済学者は、規制改革について話せば、規制緩和のことばかり話すのだろうとお考えになると思いますが、必要な規制を提案するのも経済学者の役割です。

都市の高度利用にはメリットもありますが、デメリットもございます。したがって、メリットを生かし、デメリットを抑制する規制がどうあるべきかということを考えたい。ただし、現状の規制は、かなり改革を要するのではないかと思います。

都市の高度利用に関する規制には、交通に関するもの、建物に関するもの、都市計画に関するもの、国土政策に関するもの、ありとあらゆるものがあります。高度利用がもたらす弊害に対してどういう対策を立てるべきかという基本的なプリンシプルがあって、そこから、他の全ての規制がどうあるべきかという姿が出てくると思います。

## 2. 都市と地方

さて、日本の過去の成長を振り返ってみますと、1960年代と1970年代以降で、都市と地方との関係がかなり変わってきているということに気がきます。1970年以降、日本は大都市から財政的な収入を上げて、それを地方にばらまく「国土の均衡ある発展」という政策が大々的に始まり、ありとあらゆる観点から、地方を優遇するという歴史が始まったわけです。

図-1は日本の実質GDPの成長率を示しております。1960年代は非常に高い経済成長率で、11%という数字が稀な成長率ではなかった。1974年にオイルショックでぐんと下がります。その後多少

回復するわけですが、1974年を境に経済成長率は質的な変化を遂げたと言えると思います。1974年

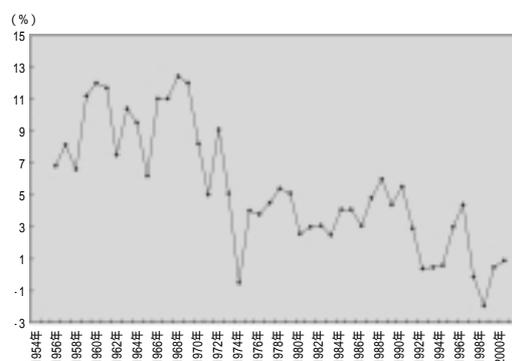


図-1 経済成長率

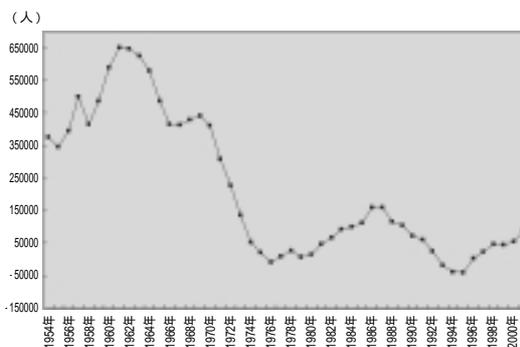


図-2 大都市人口純流入 (三大都市圏)

\* 国際基督教大学

の変化自体はオイルショックだったのですが、そのうち石油の値段が下がってしまいましたから、その後の成長率の低下は、石油の値段によるものではない何らかの変化があったということを見ることができると思います。

図-2は、成長率の低下と、都市化が非常に大きく関係しているということを示す図です。1960年代を見ますと、地方から三大都市圏に移っていった人口の純流入が非常に多かったということがわかります。これは、3月になると集団就職の列車が上野駅や東京駅に次から次へと着いてきたという時代があります。さきほどの成長率の変化と符合して、1974年以降この人口流入が大幅に減っているということがわかります。

1970年以降は、人口移動が起きなくなったために、成長率が低くなったと考えることもできますし、逆に成長しなくなったために大都市が人口を引っばらなくなったと考えることもできます。

### 3. 「国土の均衡ある発展」と「都心分散策」

図-3を見ますと、1960年代は大都市に対する人口流入が大幅にあった理由がわかります。これは、三大都市圏と地方の所得格差なのです。1970年代は所得の格差がなくなったから、人々が移っていく動機がなくなったということがわかります。

大都市を中心とした日本の成長が止まったので、大都市の所得が相対的に伸びなくなったと考えることができます。その一方で、政策的に大都市・地方の所得格差をなくしたので、人口が都市にこなくなり、成長が上がったと見ることもできます。

図-4は、1人当たりの公共投資の額を地方と大都市で比べたものです。1970年くらいまでは、公共投資は大都市の方に大きく投下されていたわけです。ところが1970年以降、大幅に地方にばらまかれるようになった。1973年の日本列島改造論の頃から、道路を中心に全総を使って地方にばらまく政策が行われ出した。（なお図-3と図-4の関係を最初に指摘したのはHSBC証券の増田悦佐氏です。）

単純に因果関係を言うことはできないけれども、1960年代の日本の成長の結果、1970年代に地方の代議士が「いいかげんにしてくれ。公共投資を地方にもばらまいてくれ」と要求してきたことが、地方

ばらまき政策を引き起こしたといえるでしょう。田中角栄さんが言ったように「地方にばらまいてくれば、地方もミニ東京になることができる。そうしてもらえれば、国土が均衡をもって発展するんだ」という哲学のもとに、金を地方に回したわけです。それに軌を一にして日本の経済成長率が下がって、それから30年間にわたると言えると思います。

第1次産業から第2次産業に、第2次産業から第3次産業に変わっていくということは、人口の地域的な配分が大幅に変わるということです。「国土の均衡ある発展」というのは、最初から矛盾しているわけです。国土の均衡を保とうと思ったら、それは要するに発展するなということです。

ちょうど1960年代は、日本が第1次産業から第2次産業に転換した時期です。これはもう文句なく大成功して、世界に誇れる工業国になりました。

次の1970年代以降は、通信技術の進歩もあって基本的には第3次産業、すなわち都市中心の産業に生まれ変わっていくべき時代だった。その時代に都市から収奪して、地方にばらまき続けていったわけです。そして、同時並行的に都市間の国際競争が始まった。その時期に日本は都市に対する十分な手当てをせずに、放っておいたわけです。



図-3 大都市・地方の所得格差

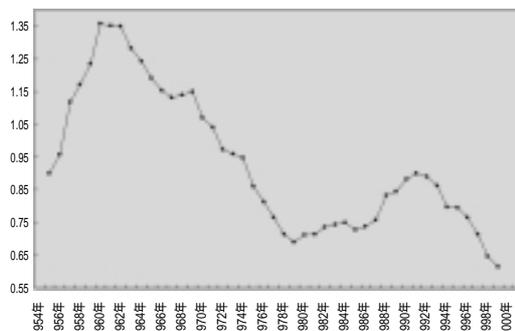


図-4 大都市・地方の行政投資格差（三大都市圏）

それだけでは、ありません。「都心分散策」というイデオロギーが1970年代くらいから幅をきかせるようになりました。そして、ちょうどその頃から都市規制の道具である容積率を都心のコントロールに使うようになった。幕張だ、みなとみらいだ、池袋だというところに分散していかなければいけないという、私に言わせれば全く根拠のないイデオロギーが現れて、それがますます日本の大都市の都心の床面積の供給を少なくして、床面積当たりの賃料を高くし、日本の大都市の国際競争力をなくしていったのだと思います。

#### 4. 東京はなぜ成長したか？

そもそも都市の集積というのは、どういうメリットがあって、どういう弊害を生むか、ということについて考えていきたいと思っています。

そのために、まず、東京がなぜ成長したのかということを考えてみたいと思います。高度成長のピーク1965年からバブルのピーク1990年の期間に、日本の多くの都市が非常に急激な変貌を遂げたわけですが、その時に東京だけが一極集中したかということ、全くそうではない。

日本の政令指定都市は皆大きくなったのです。50万人以上の都市は皆大きくなって、30万人以上の都市は小さくなったとよく言われますが、全くそのとおりで、日本の中枢都市はほとんど大きくなった。

政令指定都市の中で小さくなったのは、二つしかありません。その一つは、私の出身地ですけど北九州でして、これは鉄鋼の町だった。これが要因で衰退してしまった。さらに、福岡は都心に一番近い空港がありますが、小倉はない。私はそれも大きかったのではないかと思います。

それから、もう一つ例外があって、それは大阪市であります。大阪市の昼間人口は、この間に減っています。理由は色々ありますが、一番大きな理由は、本社機能が大阪から東京に移っていったことだと思います。

戦前の日本は西日本・東日本経済圏が対等で完全に2眼レフ経済と言われていた。今でこそ、東京の方が中心のようなことを言うけれども、元来は西日本の方が大きな経済圏だった。どうして本社機能を持つ二つの経済圏があったかと申しますと、一にも二にも都市間の交通費が高く、交通時間がかかった。

そのためだと思います。

例えば九州の小倉から東京に来るのは、私が大学生の時代でも20時間かかった。蒸気機関車で顔中真っ黒になって、垂直の座席に座って寝る。それを本社に行くために往復するというのは、相当な体力が要るわけです。それから、鉄道料金も当時の所得に比べたら随分かかったと思います。当時は、ブルートレインに乗るというのは、何か人生の節目に乗るようなことであって、ちょっと行ってくるというわけにはいきませんでした。小倉駅に行けばブルートレインのホームでは皆万歳三唱をしていました。

それに対して、小倉から大阪に行くのは8時間です。夜行で行けば朝に着いてしまう。そうすると、九州とか四国の商取引の中心として、本社やほかの会社と商取引するのも大阪に行こうということになる。

日本は小さな国ですけれども、当時の輸送能力を考えれば、一つだけの本社都市を持つには、ちょっと大き過ぎた国であったと言えると思います。

それがご承知のように、飛行機が発達して、全国どこでも東京から日帰りで行けるようになりました。この結果大阪がもう一つの本社都市として必要でなくなったため、急速に大阪の本社機能が失われていった。さきほど東京は多極集中の一翼を担って成長したと申しましたけれども、東京の成長の裏にはそれ以外の要因もあったのです。それは大阪から本社機能を奪ったということです。しかし、それは決して仙台や福岡や札幌の機能を奪ったのではなくて、大阪の機能を奪って、札幌や仙台と一緒に伸びたのが、その間の現実であろうと思います。

#### 5. 集積の利益

##### - 集積が集積を呼ぶメカニズム

都市は、一度大きくなってしまえば、集積が集積を呼ぶという側面があります。まず都市というのは何で存在するかということ、基本的にはフェイス・トゥ・フェイス・コンタクトをするために集まる場所だと思います。もし、他の会社と連絡するのに、電話とかファクスとか手紙だけでできるなら、何も都市に来ることはない。都市は家賃も高いですし、オフィスの賃料も高い。そんなところへ来る必要はなくて、安いところに住んで通信手段を使え

ば良い。しかし、どうしても都市に来なければいけないというのは、結局はフェイス・トゥ・フェイス・コンタクトをするためだと考えられます。

首都機能移転が話題になっていた時期があるわけですが、あのころさまざまなシンクタンクで「もし新首都が移ったら、貴社は本社を移しますか」というアンケートをした。意外なほど「移す」と答えているところは少ないのです。それから、「何で本社を東京に置いておくのだ」という質問をしたところ、「東京に政府があるからだ」と答えたのは、どのアンケートでも1番ではない。大体1番に「自分の業界や他の業界から情報を得ることができる」というのを挙げていました。

フェイス・トゥ・フェイス・コンタクトをすると、相手が納得したかどうかは顔を見ればわかる。もう一度彼の上司にも話してみなければだめだということがわかる。そういう顔を見て、情報をはしょったり、あるいは付加的な情報を追加しなければいけないという判断が瞬時にできる。これによって、大変な情報伝達のコストがセーブできていると思うのです。

昔、溜池にアークヒルズができた時には、そばに地下鉄の駅がなくて大変不便な所だった。そこにある外資系の金融業が移ってきたとき、もうこれはだめだと思ったということでした。お客さんに会いに行くのに、タクシーに乗らなければいけない。タクシーだと全然不確実だ。その会社は大手町に即引越したわけです。

その時のストックアナリストは次のように言っていました。「大手町に移ったら何もかも違う。同じビルの中に野村證券があったから、同じビルの中でかなり仕事ができる。それから、お客さんは大体機関投資家で保険会社や年金の会社ですけれども、大手町だったら全部歩いて回れる。とにかく1日に会えるお客さんの量がまるきり違う」というわけです。ストックアナリストが1日に3件会えるか9件会えるかというのは、会社にとってはまるきり能率が違うわけです。3件と9件だったら、9件分の仕事をするには、3人雇わなければいけないわけですから、3倍の金がかかってしまう。多くのフェイス・トゥ・フェイス・コンタクトができる場所では、多少家賃、地代を払っても、その分賃金を節約できる。例えば渋谷と大手町を比べると、大手町のオフィスの賃料は渋谷の大体倍です。それではどこの会社も

渋谷にオフィスを構えたいかということ、そうではない。時間が節約できることが非常に大きい意味を持つ会社は、大手町に移るだろうということです。

では何時間ぐらい節約できれば、渋谷から大手町に移るのがペイするでしょうか。1人当たり800万円の賃金として、FRINGE BENEFITが倍ぐらいかかって1,600万円程度として、標準的なオフィスの広さを想定しますと、結局1日全職員の1時間を節約できれば、渋谷から大手町に移ることがペイすることが計算するとわかります。

これは要するに業種によるわけです。大手町が最もprestigiousなオフィスの立地点であるかもしれませんが、現実には日本の製造業の有名な会社が、必ずしも大手町にオフィスを構えているわけではありません。オフィスを大手町に置いているのは金融業や報道機関です。そのような会社は、明らかに、人と会うことに大きな価値を置いている会社です。賃料が高いにもかかわらず、そのような会社が大手町に立地する理由がわかります。

ということは、もし賃料が安ければ、今は他地区に立地している他の会社まで大手町に移ってくるわけです。つまり、床面積がもっと増えたら、様々な会社も移ってきます。周りにたくさん会社があればあるほど、集積の利益が発揮されて、お互いに得をするわけです。ですから、集積の弊害を抑えることさえできれば、できるだけ集積できるようにした方が良い。

幕張にも、みなとみらいにも、池袋にも副都心をつくるのは全く愚の骨頂で、できるだけ1カ所に集中した方が良いのです。

大阪の都市計画も同じ理由で失敗しています。梅田と新大阪に分散して、大阪ビジネスパークがあって、今度は南港までつくった。そうするとビジネスを、短期間にさっとやることができない。

集積すればするほど良い。それを抑えるのは、よほどの理由がなければいけないということになります。大阪は、その原則に反することをやってきたといえるでしょう。

## 6 . 集積の弊害 - 価格機構を用いた混雑の是正

それでは集積を放っておけば良いのかということ、「集積の弊害」をコントロールしなければいけませ

ん。普通言われているのは、混雑と地価です。

私はよくこの例を使うのですが、日比谷公園の例をとってみたいと思います。都が日比谷公園を管理しているわけですが、たまたま時の知事が変わった人で、「日比谷公園を誰でも自由に使って良い」と宣言したとしましょう。そうすると、色々な人が住み込んでくる。ホームレスの人も来るかもしれないし、普通の人もやって来るかもしれない。その時、誰が日比谷公園の土地を取るかというと、恐らく最初のうちは、先着順だろうと思います。そのうちに、どうしても朝早くどこそこに行かなければならないから、無理しても入れてくれと、緊急のことを言ってくる。そのうちに、何となく暴力団を後ろにつけて、非常に丁寧に「何とか私も、入れてもらえないか」という人が出てくる。だんだんルールなき戦いになってしまう状態です。

要するにこれが需要量のほうが供給量を超えているのに、それを調整するメカニズムが全くない。そのメカニズムがないときに、誰が何を取るかということ解決する方法は、混雑です。押し合いへし合い、その場限りの色々なルールができてくる。

それに対して、もし、都が入札で決めようとするとうなるか。東京中の一流の不動産業者がこういうテナントを入れれば、高く賃料を取れるだろうと考えてそこにビルを建てようとする。その土地を最も有効に活用するビジネスがその土地を使うことになる。

混雑状況と比べて、入札で生まれた状況は何が違うのかということ、供給量を需要量を超えていた時に、そのギャップを調整するために価格を使ったのです。一番高い価格を払える者だけが使えるということにしたために、最も能率の良い、生産性の高い企業がそこを利用することになる。要するに価格のメカニズムを使っている。価格メカニズムを使って、地価を上げることは、結局は最も効率的な土地の有効利用を図る方法であると考えられます。

ただし、地価が上がることに對しては、多くの批判があるわけです。その批判の原因は、今の例でいえば、誰が一番得したかを考えるとはっきりします。オフィスを構えることができた会社は、得しているけれども非常に高い賃料を払うわけですから、得の度合いはそう大したことはない。不動産屋は高い賃料が手に入ったのですけども、落札するために非常に高い地価を払っているのです。結局誰が得をした

かということ、これは地主である東京都が得をしたのです。

都市の集積している土地を、誰が使うかを競争によって決めれば、集積の利益は最終的には、ほとんど地主に落ちるのです。それぞれがニッチで儲けまじすけれども、ほとんどが地主に落ちる。稼ぎ出すのはテナントになる会社です。あるいはその会社で働いているハーバードでMBAを取った人たちです。その人たちが必死に稼いだものをたまたま地主である東京都が持っていく。

とすると土地税をきちんと整備しなければいけないというのは明らかです。要するにその地主が一たん手に入れたものを、国のものに取り返すという仕組みがどうしても必要である。

そして土地の利用法を阻害しないような土地税をどうデザインするかは、非常に重要なことです。これは学習院大学の岩田規久男さんとか、私とか色々な提案をしていますけれども、こういう地価の低い時にはあまり顧みられない。しかし地価が高くなってしまつと利害関係者があまりに出て遅い。実は今のような地価が低い時にこそ、土地税をどうすれば良いかを議論すべきだと思います。

混雑の解決法としては、価格メカニズムを使う。そしてもし、分配上の問題があるなら、それに対して税を整備するというのが、結局は正攻法の解決策だと思います。

## 7. ファースト・ベスト - 鉄道の混雑料金

さて、そういうことを踏まえた上で、例えば通勤鉄道の混雑に対して、どういう対策を立てたら良いかということ、鉄道の通勤時間帯は、現在多少はすいていますけれども、これは不況の一時的な現象で、また好況になったら恐らくまた混雑は増えてくると考えられます。

混んでいる時間というのは、30分とか1時間ですから、その時間に高い鉄道料金を取るのが解決策であると思います。これはピークロードプライシングあるいは混雑料金と言われている価格メカニズムです。

例えば、ワシントンDCの地下鉄では、プリペイドカードから料金が引かれますが、朝夕の混雑時には料金が高く、オフピークは安い。ロンドンの郊外

電車でも、通勤時は高い料金をとっていますし、フランクフルトでも取っているそうです。ですから、通勤時のピークロードプライシングは、決して変わったことではないごく自然なことであります。

ピークロードプライシングの一つのメリットは、ピーク時にちょっと料金を上げただけでも、大変な収入ですから、それを財源にオフピークはタダにできることです。私も飯田橋から三鷹に朝9時くらいに通勤していますが、足を広げて新聞を読めるくらいにすいているのです。すいている時間帯には、もう1人乗ってきても誰の迷惑にもならないわけです。オフピークには通勤鉄道も一般道路と一緒にただにすれば良い。

オフピークの時間帯に、ただ、あるいはただに近い料金にするとどういうことが起きるかという、奥さんたちはどんどん郊外から都心にショッピングにやって来る。それから今、新宿のラーメン屋で働いている男の子たちが中野あたりに住んでいるのは、通勤手当を払ってもらえないからです。オフピークの通勤費が安くなれば、国分寺でも国立にでも住んで、通って来るようになる。それから、都心のレストランで人を雇おうと思ったら、通勤手当を払う必要がなくなってしまう。何も9時に出勤させる必要はないわけですから、オフピークで非常に安くできる。そうすると、もう都心は大いににぎわい出す。今のように、丸の内に夜中行ったら全く死んだ町になるというようなことはなくて、夜に色々な場所を活用できるようになる。

ところが、ピークロードプライシングには、一つだけ問題があります。料金を変える時刻、例えば朝10時以降は安くして朝10時前は高いとすると、皆9時以降に降りるのです。10時直前にガラすきになって、10時以降は混んでしまう。肝心の8時半のところは全然すかない。更に朝6時前に安くしても、そんなに早起きできないですから、結局ピークのところは何も変わらないということになってしまいます。

この問題の発生を防ぎ、混雑料金を有効に機能させるには、せっかくプリペイドカードを使うわけですから、1分おきに料金を変えればよいのです。例えば8時半のピークは改札口からの出口料金が700円だが、8時25分には500円にする。こうすると、5分早起きすると、700円から500円まで下がる。もう5分早起きすれば400円に下がる。そうすると、

みんな10分か15分ずつぐらいは早起きする。既に早起きしていた人達はもっと早起きすることになる。結局は一番ピークのところがへって、時間別乗客数のカーブがなだらかになります。今はそういう技術があるわけですから、大いにやれば良いだろう。そうすると町全体の構造が変わってくると思います。

私もこれは随分くどくどとお役所に提言してきたのですけれども、お役所の反対は二つあります。第一に、「そんなこと、この東京の複雑な鉄道体系では無理だ」とおっしゃる。そうであるならば、最初は出口料金にすれば良いのです。例えば山手線の各駅では、時間ごとに出口で追加的に料金を取る。だから立川から来ようがどこから来ようが関係なく、出口で混雑料金を取る。それで本来の混雑料金を十分近似できると思います。

もう一つの反対理由は、「今でもできる」ということです。鉄道会社は時間帯によって料金を変えるということは、全体で総括原価にする限り許されているというのです。しかし全体で損得なしにするなら、誰もやらないですよ。ですから、やはりピーク時に稼いだら、そのかなりの部分はオフピークの値段の低下や、輸送力の増強に使うが、残りの例えば1割ぐらいは電鉄会社のもうけにしても良いというインセンティブをやれば、途端にどの会社もやり出すようになると思います。

## 8. サード・ベスト - 容積率規制

しかし当局はこのファーストベストの混雑対策をする気がないようです。現在採用している混雑対策は、都心の会社が雇う従業員数を制限しようというものです。そのために都心のビルの床面積を規制してきました。それが容積率規制です。インフラへの負荷を軽減するための規制だというわけです。

容積率規制は、さきほどのファースト・ベストと比べてどう違うのでしょうか。

第1に、時間ごとのシフトは一切起こさせない。それから、オフピークのにぎわいなんてことも一切起きない。もちろん容積率規制によって都市のオフィス賃料は上がりますから、確かに従業員全数の抑制にはなり、通勤の混雑の抑制にはなる。問題は、混雑時だけではなくて、オフピークまで全部抑制してしまうことです。

第2に、従業員が少ない会社の都心立地も、従業

員数が多い会社と同様に抑制してしまうことです。都心の土地の使い方としては、会社によっては例えばコンピューターのサーバーだけを都心に置きたいという場合があります。それから、古くなったビルを改造して物置にして貸すという場合があります。こんなところは通勤客を生み出さないわけですから、都心の土地を自由に使ってもらって良いはずですが、しかし、容積率規制は、床面積当たりの賃料をうんと上げますから、そういうところもできなくなってしまいます。容積率規制は、様々な非効率を生みます。

第3に、容積率規制は都心の居住用ビルの床面積を減らしてしまいました。元来の目的が、通勤混雑を防ぐためにオフィス床面積を制限することにあつたのにもかかわらず、その同じ容積率規制を居住用のビルにまで当てはめてしまった。これは全く意味がないのです。居住用のビルができるということは、むしろ通勤の混雑を減らすわけですから、容積率規制の根拠を通勤の混雑抑制と考えるならば、居住用ビルは奨励すべきであって、同じ容積率を当てはめるべきではなかった。

居住用については、当然例外的に大きなビルをつくることを許すべきだった。そうしたら、恐らく丸の内ももっとも居住用のビルができたはずですが、ところが、そこで問題は、もし例えばオフィスは容積率1000%、居住用は1500%自由に使って良いということになったら、居住用ばかりできてしまうかもしれない。そうすると、肝心の都心で一番集積をしなければいけないオフィスが集積できなくなってしまいます。

これをどうしたら良いかということですが、例えば、居住用のビルをつくったらその土地に建ち得たはずのオフィス用の規制床面積を、その地区のほかの場所に転売することができることにすれば良い。そうすると、丸の内・大手町地区にマンションを建てた会社は、その土地に建ち得たはずのオフィスの床面積を丸の内・大手町地区の他の所に売ることができる。

そうすると、丸の内・大手町地区全体では、オフィスの床面積はちゃんと前のまま維持される。けれども、住居用のビルだけはどんどん建っていく。住居用のビルが建てば建つほどオフィスの高層化が進む。その代わり全体の床面積は一定に保たれる。そういう居住用のビルを建てることによって、潜在的なオフィス容積を転売することができるようになると、

丸の内や大手町にマンションをつくるということは、ほかのオフィスビルをつくる会社から補助金をもらうことになる。これは都心の居住用ビルの活性化につながるだろうと思います。

## 9. 道路混雑の抑制

最後にこの容積率緩和策に対する反論についてコメントいたします。よく次のように言われます。「八田さんは、今の容積率の目的は通勤混雑だけだと絞り込んで言う。しかしもう1つの目的は道路混雑の抑制だ。都市における住宅床面積の拡大は、確かに通勤混雑を減らすかもしれないが、道路交通を発生させるだろう。宅急便だっていっぱい来る。買い物だって自動車でやる。それを抑制しなければどうするのだ。まずは道路をつくるのが先ではないか」。

そういう反論が来るのですけれども、私はそれは全く土木工学的な反論だと思います。反論になっていない。

ソフト面で道路交通を抑制する手段は山ほどあるからです。もちろん理想的にはロードプライシングがあります。ETCが普及していない今の段階だって、例えばロンドンでやっているような方法をとれば良い。カメラで自動車のナンバープレートの番号を撮って、許された人以外の場合には後で罰金がある。これは実際にやっている国があるわけです。

それから、昼間の路上駐車を禁止するだけで随分違う。タクシーの運転手さん達の一致した意見です。それは駐車違反の取締りを民営化するということで、可能になります。駐車違反を見つければ見つけるほど、見つけた当人の所得になるというのは、非常に強いインセンティブです。さらに、駐車場から昼出る場合に、高い賦課金、税をかける。その代わりオフピークには安くする。それを路上駐車のために厳しい取締まりと併用する。様々な工夫があります。

ソフトの面でこういう工夫をすると、結局は料金という形で解決するのです。その料金がなくて超過利潤を生み出すということならば、それを財源として道路のキャパシティーを増やせば良い。需給の調整を価格でやるということを出発点に置くと、色々な都市の高度利用が行われるようになると思います。

その他の方法では、大手町で、地下鉄の駅毎に巡る電気バスを頻りに動かすというのも、タクシーを減らすのに効果があると思います。それから例えば

中央線にグリーン車をつくるとすると、横須賀線のように中央線でも社長さんは電車で通ってくることもあるだろう。ありとあらゆる工夫があるだろうと思います。

## 10. おわりに

以上の議論をまとめましょう。

都市の集積の利益は、主としてフェイス・トゥ・フェイス・コミュニケーションを通じてもたらされます。一方、集積の弊害は通勤混雑です。ファースト・ベストの混雑対策は、容積率規制を全面撤廃した上で、通勤料金にピークロードプライシングを導入することです。

そうなると、容積率規制の撤廃のため都心の床面積は増え、都心の家賃は大幅に下がります。そのかわりに、ピーク時の通勤者を大量に雇う会社は、通勤手当(あるいは通勤費をカバーする高賃金の支払)のために、結局は高額な負担をすることになります。その一方でピーク時通勤者をあまり発生させない会社にとっては都心での立地が容易になります。結果的に通勤混雑を増やさずに集積を高めることが可能になります。

最後に思い出していただきたいのは、先ほど、大阪が衰退して東京だけになったということの根本的

な理由は、都市間交通費の低下だったということです。都市間交通費の低下のために、それまで二つ必要だった本社機能都市が一つだけになってしまったというわけです。

アジア全体を考えると、今まさに大阪と東京があったような状況があると思うのです。日本には東京、中国には上海があって、南の方には香港がある。幾つかのそれぞれのリージョナルな中心地がある。しかし、これが交通費が低下して、交通時間が低下したら、複数ある必要が全然ない。大阪が消えてしまったように、一つの本社だけでアジアは済むという時代が、すぐ来ると思うのです。

そこで、どこの都市が生き残るかということが問われています。日本は、一昨年の統計では、国際会議の数が上海や香港はもとより、ソウルよりも少なかった。さんざん都市規制をしてきて、オフィスの家賃が高いために、外資系企業が東京をもう嫌っているわけです。このままにしておいて良いのだろうか。都市間競争の時代に、これまでどおり「都心分散策」だとか、「国土の均衡ある発展」だとか、根拠のないイデオロギーのもとに、都市を放っておいて良いのだろうか。

今こそそういうイデオロギーから抜け出して、必要な投資と、必要な規制改革とをやって、都心の高度利用を図るべきではないかと思います。