

**第 2 回**

**知恵の時代の都市新生研究会**

平成 1 2 年 1 0 月 3 日 ( 火 )

**経済企画庁**

## 第 2 回 知恵の時代の都市新生研究会

### 議事次第

日 時 平成 1 2 年 1 0 月 3 日 ( 火 )

1 2 : 0 0 ~ 1 4 : 0 0

場 所 経済企画庁特別会議室

( 436 号室 )

- 1 . 開会
- 2 . 「今後の都市のあり方」について
  - ・ 委員発表 「大都市の機能から見た都市の新生方策」 ( A 委員 )
  - ・ 委員発表 「今後の都市構造のあり方」 ( B 委員 )
- 3 . 今後のスケジュールについて
- 4 . 閉会

( 資料 )

- 資料 1 知恵の時代の都市新生研究会委員名簿
- 資料 2 A 委員発表資料「大都市の機能から見た都市の新生方策」
- 資料 3 B 委員発表資料「今後の都市構造のあり方」
- 資料 4 今後のスケジュール
- 資料 5 第 1 回研究会議事概要

( 出席者 ( 敬称略 ) )

( 委員 )

小林 重敬 ( 座長 )、浅見 泰司、安藤 忠雄、市川 宏雄、門野 史明、佐藤 雅彦、  
塩谷 隆英、谷岡 一郎、藤 賢一、永瀬 伸子、西村 清彦、八田 達夫

( 経済企画庁 )

中名生事務次官、牛嶋総合計画局長、永谷審議官、塚田審議官、藤塚計画課長他

## 知恵の時代の都市新生研究会委員名簿

### 委員（15名）

座長	小林重敬	横浜国立大学工学部教授
委員	浅見泰司	東京大学大学院工学系研究科助教授
"	安藤忠雄	東京大学大学院工学系研究科教授、建築家
"	市川宏雄	明治大学政治経済学部教授
"	門野史明	(株)東海総合研究所代表取締役副社長
"	神藏孝之	イマジニア(株)代表取締役社長
"	坂村健	東京大学大学院情報学環教授
"	佐藤雅彦	慶應義塾大学環境情報学部教授
"	塩谷隆英	総合研究開発機構理事長
"	白石真澄	(株)ニッセイ基礎研究所主任研究員
"	谷岡一郎	大阪商業大学学長
"	藤賢一	エフ・ジェイ都市開発(株)代表取締役社長
"	永瀬伸子	お茶の水女子大学大学院人間文化研究科助教授
"	西村清彦	東京大学大学院経済学研究科教授
"	八田達夫	東京大学空間情報科学研究センター教授

(座長) ただいまから第2回知恵の時代の都市新生研究会を開催させていただきます。本日は委員の皆様方には、ご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

議事を始めます前に、前回、ご都合により欠席されました委員の方々を事務局の方から紹介させていただきます。では、よろしくをお願いします。

(事務局) それでは、私の方から簡単にご紹介させていただきます。

最初に、東京大学大学院工学系研究科助教授の浅見泰司先生でいらっしゃいます。

それから、慶應義塾大学環境情報学部教授の佐藤雅彦先生でいらっしゃいます。

それから、東京大学大学院経済学研究科教授の西村清彦先生でいらっしゃいます。

最後でありますけれども、東京大学空間情報科学研究センター教授の八田達夫先生でいらっしゃいます。以上でございます。

(座長) 本日は、お手元にお配りしました議事次第でございますように、「今後の都市のあり方」について検討を今回行おうということで、A委員及びB委員に発表をお願いしているところでございます。

まず最初に、A委員より「大都市の機能から見た都市の新生方策」、あるいはきょうのペーパーだと「知恵の時代の都市新生方策」と変わってございますが、それをもとに発表していただきたいと思います。

それでは、A委員お願いいたします。

(A委員) 「大都市の機能から見た都市の新生方策」ということについてお話ししたいと思います。

これまでの大都市政策は、東京一極集中は悪である、という前提の下に組み立てられてきたと思います。さらに、都心にオフィスができ過ぎるのはよくない、だから、成長管理政策などによって都心を抑制すると、そういう議論も大都市政策に影響を与えてきました。それから、首都機能移転策というのもこの系列に属することだと思います。要するに東京の機能をなるべく小さくした方がいいという考えです。

その一方で国土政策は、国土の均衡ある発展が必要だという考え方の上に組み立てられてきました。なぜ国土の均衡ある発展が必要か全く不明です。昔、一次産業が中心であったころには、農村や漁村に多くの人間が住んでいた。次に二次産業が中心になると、工業地帯に多くの人々が移ってきた。そして最後に、第三次産業の中心の時代になると、大都市が都市の機能を活かして成長した。その時代に札幌だとか仙台だとかのような第三次産

業を中心とした大きな都市が成長した。東京の成長もその一環だと思います。

そうすると、産業構造が変われば、国土内の人口分布が変化するのは当たり前です。産業構造の発展につれて国土は不均衡に発展するものなのです。国土の均衡ある発展をしろということは、第一次産業、第二次産業、第三次産業を比例的に成長させろと言っているようなものです。産業構造が変わるに従って新しい産業構造に適した地域が成長するとすれば、こういうことは成り立つはずがない。

したがって、何でもかんでもこういうことを言い出したんだろう、これを言い出したイデオログの人が書いたものを読んでみようと思いました。その時、誰も、そのイデオログが誰であるかを教えてくれなかった。考えてみればそんなイデオログはいないわけです。これは要するに政治家の発想なんです。地方から選ばれた政治家は、とにかく自分のところに金が落ちなければ困るから、国土の均衡ある発展が必要だ、というわけです。国土の均衡ある発展というスローガンにはもともと根拠がないわけです。

これまでは、国土政策や都市政策では、国土の均衡ある発展が必要だとか、分散が必要だとかいう議論が多かったように思うんです。これは、経済学者によってではなく、計画畑のひとに主張されてきました。大都市政策は規制や計画によるものでなければいけないから、その立案には、自由放任を唱える経済学的なアプローチなんていうのは不必要だ、という考えから、政策の現場では経済学的思考法が排除されてきたのではないかと思います。しかし、経済学者が無条件に自由放任を唱えるというのは誤りです。さまざまな市場の失敗があるときには、「自由放任にすべきではない」ということが、経済学の一番中心的な命題です。具体的には、外部経済だとか規模の経済があるときには、あるいは再分配の目的には、それぞれ政府が干渉すべきだということが経済学の基本的な考え方です。

したがって、規制も計画も、経済学的な観点から見て必要な政策ツールです。ただし、規制や計画は、市場の失敗があるときに、もし失敗がなくて市場がうまく機能したとした時に実現していたであろう状態を達成するための政策ツールです。

したがって、「知恵の時代の都市」のあり方をお話する前に、そもそも大都市の機能をどう見て、そして東京への集中だとか都心の機能をどうすべきかということについて、まずはっきりさせておくことが必要だろうと思います。

そのために、まず東京がなぜ成長したかということを論じたいと思います。

東京は首都があるから成長したんだとよく言われます。日本は規制に満ちた国で、政府が強い力を持っている。規制が強化されていったから、企業は首都東京に来ざるを得なく

なった。それで東京が成長したんだというわけです。

しかし、本当に規制は強化されてきたのでしょうか。まず、1950年代には貿易も資本も全く自由化されてなくて、為替も自由化されてなかった。例えば、メーカーに対して官庁が「もう投資するな」というようなことを言えた。「投資すると輸入原料の割り当てをしないぞ」というような、そういう手段があったわけです。それは全く規制そのものであった。やがてそういう貿易の制限がなくなって、貿易の自由化が行われ、それから資本の自由化も行われるようになった。金利も自由化され、為替のレートも自由化されるようになった。だから昔の規制は基本的には随分減ってきた考えることができます。したがって、規制の強化のために東京に集中せざるを得なくなったとは考えにくい。

これについては、実際問題として、企業に聞いたアンケートが参考になります。例えば、これは、添付した「首都移転反対論」の4ページに引用しておりますが、三菱総研が1993年に行ったアンケートでは、東京に本社を持っている企業に対して、もし首都機能が移転した場合には本社を移転するか、部分的に移転するか、全部移転するか、それとも何もしないかというような質問をしたときに、本社の全部を新しい首都に移転すると答えたのは404社のうち2社しかなかった。これは、東京というところが、政府があるから存在するのではなくて、やはり大都市であることによって本社を残しているかということの証左になると思います。

企画庁の1989年の調査でも、東京に本社を置く最大のメリットとしては、「市場や顧客の情報の収集に便利である」というのが高く、そしてここに並べているようにいろいろな理由があって、やっと6番目に「国などの行政機関との折衝に便利である」という理由が来ている。

それから、国土庁で1980年代にやった調査では、9業種調べたうちで7業種が「自分の業界や他の業界の情報を得ることができる」というのを東京に本社を置く最大の理由として挙げて、「政府があるからだ」という理由を挙げたのは1業種にしかすぎなかった。しかも、その1業種というのは金融業であった。今や金融業も随分規制緩和が進んでいるわけですから、その状況と変わったかもしれない。

したがって、政府が東京にあるから東京が成長したというのはどうも正しくないと言えます。

では、東京が成長した理由は何でしょうか。

第1の理由は、東京の成長は、日本の多極集中の一翼を担ったのだということです。

「首都移転反対論」の5ページをごらんください。これは1965年の高度成長のピークから1990年のバブルのピークまでの25年間に、政令指定都市で昼間の人口がどれだけ増加したかを見たものです。昼間の人口というのは、オフィスへ勤めている人や学生の人口ですね。昼間人口によって、周囲から通ってくる人の数も見れます。市町村合併などで名目的に市が広がっていくと、夜間人口はどんどん増えますけれども、昼間の人口はそれによってあまり影響を受けません。

この図を見ると、決して一極集中ではなかったということがわかります。東京も成長していますが、札幌だとか、福岡だとか、仙台とか、そういう地方中枢都市も大きく成長している。そして、衰退したのは北九州と大阪の2都市だけで、他はみんな成長している。東京の一極集中というのは、基本的には第三次産業が成長して日本全体が都市化したということの一つの反映で、多極集中の一環だったといえると思います。それが第1の成長の理由です。

第2番目の理由は、本社機能が大阪から東京に移ったということです。また5ページの図をご覧ください。人口が減っている都市が2つあります。北九州は、鉄鋼に特化した都市だったということもありますし、それから北九州というのは福岡と一体になったと考えることも出来ます。新幹線で20分ですし、特別な新幹線の料金がありますし、何しろ博多～小倉間というのは1区間では日本で最も乗車数の多い新幹線の駅区間だそうです。これは二都市一体の都市であると考えれば、北九州の減少は理由が付きまします。

次に大阪が減っています。神戸も増えているし、京都も増えていますから、関西が地盤沈下したというわけでもなくて、大阪だけが減っているんです。これは何かというと、恐らくは本社が大阪から東京にシフトしたことによるものだろうと考えられます。大阪は、戦前と戦後の初期まで西日本経済圏の中心でした。そのころは、九州や四国の会社にとって東京に本社を持ったり東京と取引をするのは大変で、交通費が高くて交通時間もかかったから、大阪を中心に西日本経済圏が形成されました。

私は九州の小倉で育ったんですけれども、私の子供のころは東京に行くまで20時間以上かかった。夜行で、当時のすすが入ってくる汽車の中で、とにかく20時間以上かけて行かなければいけない。ところが大阪には10時間程度で行ける。そうすると、夜行で行けば、1日もむだにすることなく行ける。東京が遠すぎたこの交通事情では、西日本の経済圏にとってはやはり大阪に本社機能を持つことが必要だった。

それが高度成長期以降、交通費が安くなった。特に飛行機が便利になって、東京から全

国の都市に日帰りできるようになった。そうすると、もう西日本経済圏というのは特別に必要ではなくなってしまった。そこで本社が大阪から東京に移ってきたわけです。さらに、名目上は大阪に本社があっても、実質的な本社機能が東京に移ったという例は幾らでもあります。例えば、ある生命保険会社の本社は正式には大阪ですけれども、社長さんは週に一遍しか大阪にはいらっしやらない。大体東京におられる。それから、ある都市銀行も向こうが本社ということになっていますが、重役になられる方でほとんど大阪にはいたことがないという人が随分います。

ということは、東京が成長した第2番目の理由として、本社が大阪から東京に移ったことを挙げる事が出来ます。これが、東京の集中の一つの特殊な理由だったろうと考えることができます。しかも、そのさらなる奥の理由は交通費の低下だったということが注目に値します。

第3に、そもそも都市というのは集積の利益によって成立しているわけですから、一旦都市が大きくなると、ますますその利益を求めて資源が集まり、巨大化していく、ということがあります。

例えば、一昔前に、ソロモンブラザーズが溜池にオフィスを構えたときに、途端にこれは失敗だったと思ったそうです。当時は、溜池の付近で地下鉄に乗るには、六本木か赤坂見附に行かなければならなかった。いずれにしてもかなり時間がかかる。タクシーで行こうと思うと、全く時間が予知できない。そのため、会えるお客さんの数が非常に制限された。これはもっと都心に移らなければだめだということを決めて、今の大手町のアーバンネットに入った。すると、業務能率がまるっきり違うというわけです。ともかく同じビルの中に野村證券があるから、ビルの中でかなり仕事ができる。それから、機関投資家のお客さんに会うのも大体歩ける範囲で行ける。歩くのがだめでも、地下鉄が5本ある。これはもう能率がまるっきり違うというわけですね。

この大手町にオフィスを構えることによる集積の利益を数量化出来ます。例えば渋谷と大手町というのは、オフィス賃料が大手町の方が倍なんですけれども、それにもかかわらず、オフィスを渋谷から大手町に移すことは、従業員の時間を何分節約できればペイするのかを計算するわけです。典型的なサラリーマンが年間1,000万円弱ぐらいの収入を得ていて、それにFRINGE・ベネフィットがその倍ぐらいあるという人を考える。さらに典型的なオフィスのスペースの広さを前提とする。その前提では、もし渋谷から大手町に移ると、大体1時間弱節約できればペイする、ということを示す事が出来ます。

これは基本的には昔の長銀総研にいた石澤卓志さんが書かれた論文で発表されたアイデアです。最近のデータでやってみても、大体そんなような数字になります。

そうしますと、都心のオフィスビルの賃料は高い高いと言うけれども、高いことによって企業は何を節約しているかという、従業員の貴重な時間です。多くのお客さんに会うのに、渋滞のタクシーの中でじっとしているむだをなくすことができる。さっさと多くの人と会うことができる。それがメリットで集中しているんだということがわかります。

とすると、これは当然、ある箇所にオフィスが集中していれば集中しているほど便利なわけです。同じ東京の中でも溜池よりは大手町の方が便利だと言うことになる。溜池も、近ごろは地下鉄が通るようになったから随分話は変わったと思いますけれども、そういうことがあった。

それで、集中すれば他人と会う時間を節約できるから、基本的には良いわけです。しかし、それだけではありません。集中する場所では、オフィスサポートのいろいろな業務が現れてくるというメリットもあります。例えば簡単な例で言えば、エレベーターを清掃する会社が大阪にも東京にもある。コンピューターのいろいろな整備をする会社もある。それから、外国との法律関係のことをやる法律事務所もできる。あるいは国際税務を担当するような会計事務所もできる。こういうものは、いろいろ聞いてみると東京と大阪では全然規模が違って、大阪にはルーティン的なものはあるけれども、特殊なもの多くはみんな東京にある。東京の会計士だとか弁護士が大阪まで出張して面倒を見ている、そういうことがあります。そうすると、集中ということがこの面でもメリットをもたらします。

さらに、交通が非常に便利になります。特に交通の頻度が多くなります。頻度が多いということは時間の節約につながるわけですね。私は最近まで大阪におりましたから、大阪から東京へのお出張がよくあったんですけども、そういうとき、大体大阪のオフィスに午後3時半までいて、それから車で伊丹に行くと、東京都心で開かれる6時半の会議に間に合いました。会議が終わったら東京に一泊して、羽田から朝6時50分の飛行機に乗ると、8時半には大阪のオフィスに着くことができます。すると、東京出張に取られる時間は午後3時半から翌朝8時半までで、基本的には大阪でのスケジュールの邪魔にならない。これは東京大阪間の飛行機の頻度が多いからこそ可能なのであって、1日1本しかなかったら、出張となると最低1日は丸々潰れてしまいます。したがって、交通の頻度が多くなるということも、一極集中の大きなメリットの一つです。

以上を整理すると、東京の成長した理由というのは、基本的には多極集中の一環だった。

2番目に、大阪の本社機能を奪った。3番目に、そうやって東京に集中するとますます集中のメリットが起きてきた。これらを主たる要因として挙げる事が出来るでしょう。

すなわち、第三次産業化だとか、交通費の低下といった客観的な情勢があったから東京に集中したのであって、それを無理に変えようとしても集中は無くならないし、むしろ新たに非効率を生み出してしまいかねません。

ここで、東京都心の利用状況がいかに非効率的か、ということを示すために、ニューヨークと東京とを比べてみようと思います。ニューヨークというのは、政府がないにもかかわらず大都市として機能しています。まさに、都市が巨大化するのには、政府があるからではなくて情報を得やすいからだ、ということの証拠みたいな街ですね。

私は最近このデータを調べてないので、1980年前後の甚だ古い数字なんですけれども、当時東京の鉄道を使った通勤客というのは1年間に延べ71億人であったのに対し、ニューヨーク、コネティカット、ニュージャージーの3州圏では鉄道を使った通勤客は1年間に延べ14億人でした。アメリカ3州の方がはるかに広い面積をとっているにもかかわらず、鉄道通勤者は少ない。逆に言えば、東京の鉄道通勤客というのは膨大な数であり、これを支える優れた高速鉄道網が発達しています。

それから人口密度で考えてみると、アメリカ3州のうち、大体東京の1都3県の面積に匹敵する面積をとって比較すると、東京の人口はニューヨークの人口の倍です。なお、東京圏では1都3県の端の方にもまだいっぱい人がいるのに対して、ニューヨークでは都心を外れると急に人口が減ってしまいます。

すると、東京はニューヨークの倍人口があり、また非常にすぐれた高速の鉄道が発達している。にもかかわらず、ニューヨークの都心で、千代田区と匹敵する面積を取って両者の夜間人口を比較すると、東京はニューヨークの大体7分の1しかありません。それから、オフィスの就業者密度というのは、床面積はニューヨークの方が圧倒的に多いから、就業者密度は本来ニューヨークの方が圧倒的に小さくなるはずなのに、東京の方がニューヨークと同じかむしろ少ない。つまり、東京は人口も多く輸送機関も発達しているにもかかわらず、都心の使用状況は夜も昼も非常に非効率になっています。

一方、集中することには、メリットだけでなくもちろん弊害もあるわけです。一般的には、地価の上昇と混雑とが代表的な弊害として挙げられます。しかし、この2つは性質が全く違います。基本的には地価が上がるということは何の問題もないことで、放っておけばいいことである。一方混雑に対しては対策を講じなければいけない。

例を挙げてご説明いたします。例えば東京都が、日比谷公園の土地を欲しい人にあげます、自由に開放しますからどなたでも住んでくださいと言ったとしたら、当然ものすごい数の人が押し掛けてきて、みんなテントを張ったりして占有しようとするでしょう。ひっきりなしに人が割り込んできて、無理やり場所をとろうとする。これが混雑の本質なわけですね。需要量が供給量をはるかに超過しているにもかかわらず、それを調整する価格メカニズムがまるっきりない。したがって混雑が発生する。

それに対して、東京都がこの日比谷公園を、一番高く入札した人に対して売りましょうということにしたとします。すると、各不動産会社は自分のお得意さんのニーズを計算して、もしそこにビルを建てたときに、どの会社をどのような組み合わせで入れれば一番儲かるか、ということを考える。その組み合わせが各社のノウハウですね。そして一番高く賃料を払えそうな組み合わせを考えて、これだけのオフィス賃料を払えるなら、この土地の購入にこれだけの金が使えらるな、ということで入札する。そしてその入札で勝った会社はその日比谷公園の土地を手に入れる。その不動産会社が一番高く土地代を払える会社ですから、最も効率的な会社の組み合わせを考えたとこなんですね。

しかし、このとき、そのビルにかなり高いオフィス賃料を払う会社が入って、オフィスビルの経営が始まるんですが、この場合、誰が一番得をしたのでしょうか。日比谷公園という場所で経営する企業の高い生産性の成果を誰が最終的に手に入れるのでしょうか。

そこにオフィスを構えた会社は、基本的には高いオフィス賃料を払いますからそんなに得したわけではない。多くの会社にとってはギリギリだったかもしれない。一方、自分たちの優れたノウハウで入札できた不動産業者は高いオフィス賃料を搾り取れるわけですが、その前に熾烈な競争の結果非常に高い価格で入札をして土地を手に入れなければならなかったため、差し引きではあまり得をしていない。

どこが一番得をしたかということ、地主として利益を全部手に入れることができた東京都が一番儲けているわけですね。分配について言えば、地主が飛び抜けて得をするという、偏った事態になっているわけです。だから、このように効率性を追求すると、地価は上がらざるを得ないし、また非常に高い東京の生産性というのは全部地主の手に落ちてしまう、そういう側面がございます。

しかし、混雑による非効率的な使い方に比べれば、少なくとも東京都は得をしています。その意味で無駄は発生しておらず、土地利用としては最も効率的です。これは、価格機能が働いたために資源の有効利用が達成された、といえるわけです。

したがって、問題は、地価が上がること自体ではなくて、地価が上がり、地主にもうけさせた後で、それをどうやって税で取るかです。すると、土地税をきちんとどう整備するかということが具体的な課題として見えてきます。これについては、従来型のキャピタルゲイン税の方式では色々問題があるため、いろいろな改善策が提案されています。

一方、先ほどのように混雑は全くむだなわけです。これは、通勤混雑の場合には非常に顕著なわけですが、自分が新しく乗ることで混雑が増し、ほかの人に対して迷惑をかけているのに、それに対する迷惑料を払ってないからです。ほかの人に対する迷惑を全然負担しないで、自分自身の不快感だけで乗るか乗らないかを判断して通勤の時間帯を決めている。

すると、混雑に対する直接の対策としては、きちんと迷惑料金を取ることが考えられます。私の計算では今の定期料金の大体3倍なのですが、それを迷惑料として取ると、混雑ピークの時間の乗車を避けて、オフ・ピークに移ろうという動機が、会社の方にも当人にもできます。

これはプリペイドカードでできます。例えばワシントンD.C.の地下鉄ではプリペイドカードで実際にこのような料金システムをやっています。ワシントンは料金に差がつくのはピークとオフ・ピークの2段階だけですけれども、理想的には5分おきぐらいにレートを変えて、本当のピーク時からちょっとでもずれると、その分安くなるということにすべきでしょう。これを行うと、鉄道会社にはその分の料金収入が入りますから、それを財源にして輸送能力を増大することができます。

したがって、都市の機能を最大限に活かすには、集中を抑えるのではなくて、それがもたらしている弊害である混雑を直接制御する必要があります。例えば混雑を、混雑料金を取ることで緩和する。そして料金収入を輸送機関の投資に回す。それから土地の混雑の場合にも、地価は自由に上げて、そのかわり土地税でもって資産格差をなくすということが必要であろうと思います。

そして最後に、これはここに書きましたので、もう申し上げることもないと思いますが、知恵の時代、いわゆるITの時代には、都市が分散してしまうのではないかという意見がありますが、私はそうは思いません。私は、「ESP」という経済企画庁の雑誌に掲載していただいた「通信・交通費用の低下と都市の変貌」という論文の中で、都市の本来の機能というのはフェイス・トゥ・フェイス・コンタクトであり、Eメール等によって、フェイス・トゥ・フェイス・コンタクトを元来必要としない仕事が都心から出

ていくことによって、都市はますますフェイス・トゥ・フェイス・コンタクトだけに機能を絞って成長していくのではないかと、ということを主張しました。あたかも、ワープロが発展したらみんなが物を書くようになったり、コピー機ができたらみんながもっとコピーをするようになったように、IT社会では、都市に本当にフェイス・トゥ・フェイス・コンタクトができるスペースが与えられて、そしてそれがますます盛んになっていくという可能性が非常にあるのではないかと、そういうふうに考えています。

(座長) どうもありがとうございました。

それでは、ただいまA委員のご報告に対して、20分ぐらいご議論させていただきたいと思えます。

どなたでも結構ですから、ご質問なりご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。例えば大阪はというお話がございましたが、どうですか、大阪の方。

(C委員) 大阪に関してのご意見は全くごもっとも、そのとおりだと思いますし、全体的なご意見、今のA委員の発表、大変興味深く聞きました。

ただ、1つちょっとよくわからないので教えていただきたいのは、通勤電車のアナロジーと日比谷公園や東京に集中するアナロジーがちょっとわかりにくい。つまり、東京に余分にお金を払ってでも住むメリットを感じている人は、込んでいる東京にやってくるわけで、通勤電車は、朝起きるのが嫌だ、また遅れるのも嫌だという人は、込んでもその時間帯に入り込むだけのことであって、それが嫌な人は1時間早く起きて行けばもっとすいている電車に乗れるわけですから、そういったメリット、デメリットで換算するならば、料金とは関係なく、自然に経済の原則で電車というのは一定の時間には必ず一定のピークで込むのではないかと、いうふうに思いましたので、その2つのアナロジーがちょっと結びつかないので、もうちょっと説明いただけないかなと思いました。

(座長) どうぞ。

(A委員) 先ほどの日比谷公園の例というのは、込み合っているときにそのままになっていたというのは、価格が全然機能していなかったからですね。「高い価格ならな、自分は日比谷公園の土地は欲しくない」という人までが入っていた。

実は通勤の場合も同じで、今は非常に安い料金を払えば済むわけですから、「もっと高い料金を払わせられるならば別な時間に乗ってもいい」という人までがラッシュの時間に乗ってくる。これを、例えばピーク時3倍にして、ピーク時から5分ずれるごとに料金を下げていくとどうなるか。例えば、会社は9時に始業するとなると、大変高いプライベイド

カードの代金を従業員に払わなければいけないから、企業には始業時刻を9時からずらす経済的なインセンティブが強力に働く。

仮に企業が9時始業を続け、社員にそれなりの高いプリペイドカード代を払うとしましょう。その場合にも、従業員は早く起きて、早く東京駅に着けば、月のプリペイドカードを半分しか使わなくて済む。東京駅では靴磨きをしたり、本屋に行ってぶらぶらしたり、朝飯を食ったりすればよい。そうすると2ヶ月間、1カ月分のプリペイドカードが使えるから、あとは自分のキャッシュにできる。会社の側も通勤時間を調整するし、当人もなるべく時差出勤をしようという動機が出てくる。そういう意味です。

(C委員) もう1回確認いたしますと、例えば、日比谷公園の入札にしる何にしる、高い料金を払うのも1つですし、込んだ通勤電車に乗るというのは、同じ値段で悪いサービスになるわけですから、それを我慢するというのも相対的には高くなっているわけですから、同じことではないんですか。つまり、逆に言えば、一番悪いサービスのときに一番高い値段にするというのが、人々に政策として受け入れられるかということなんです。

(A委員) 確かに、乗車する当人にとっては混雑が減る分料金が上がりますから、得は少ないです。ピーク時通勤をしなければならず、かつ混雑を特に不快だと思う人は、混雑緩和でネットを見て少し得をするでしょう。ピーク時に通勤する必要性が高くない人にとっては、オフピークの料金引き下げが魅力です。しかし、乗客にとっての利益はそう大きくありません。しかし、社会全体にとっては大きな利益があります。その利益を政治的にどう判断するかです。

社会的な利益は次の通りです。東京の都心で人を多数働かせようと思ったら、すいている時間帯にも多数の人に来てもらうというのが一番能率がいいわけですね。今は、価格メカニズムがないから、ある一定時間に集中して非常に込んでいる。不必要な混雑になっている。その理由は何かということ、乗車する当人は、不快感を代償にして乗っているわけですが、本当は彼自身が感じている不快感よりもっと大きな不快感を世の中に対して与えている。要するに、彼が乗車することによって自分自身で不快感を感じている上に、ほかの人に迷惑をかけている。迷惑をかける行為に対して代金を取っていないから、不必要に混雑しているわけです。

迷惑料を混雑料金として取ると、自分の不快感を金銭換算したものよりもっと高い水準の料金になります。これを払ってもこの時間に行く価値があると思う人はこの時間帯に乗る。しかし、そんなに高いのならば別の時間にしようという人は別の時間帯にシフトす

る。

言ってみれば、ピーク時に乗っている人たちを、その時間に行くことの重要性によってソートアウトして、どうしてもその時間に行かなければならない人だけが行って、そうでない人はほかの時間に行くという割り振りをさせる。そういう機能を価格が持っているというわけです。

(座長) ちなみに、鉄道の混雑というのは、例えば中央線でピーク時に今の2割お客が減ると全然状況が違くと、そういうことを計算的に言っている方があって、人がです、乗客数が2割減ると混雑は全然違うという、そういう話でございます。A委員は、そういうプライスメカニズムによって例えば2割減ることができれば、状況は極めてなだらかなものになるだろうという、そういうご提案だろうと思います。

(C委員) 言っていることはよくわかりますし、その言っていることすべて理解しております。

同じ論でいけば、例えば首都高速を倍の値段にすれば、もっと気持ちよく走れるのではないかと思います、どうなんですか。

(A委員) そのとおりです。高速道路の料金は混雑時に引き上げ、空いている真夜中は無料にすべきです。アクアラインも、作ってしまった以上混雑がない限り無料にし、混雑の発生とともに料金を取り始めるべきです。

また、C委員が、混雑料金によって混雑は減るかもしれないけれども、金を高く払わないといけないから、乗客にとっては短期的には利益がほとんどないではないか、とおっしゃったことは、前に申し上げたように全くそのとおりです。まさにその理由のために混雑料金は政治的になかなかできにくい。

しかし長期的には、ピークロードプライシングは乗客自身の利益になります。そのことを指摘することが政治的に有用でしょう。このことを見るためには、ピークロード・プライシングで、乗客が得をしないのならばだれが得をするかを見る必要があります。実は、乗客はあまり儲けないが鉄道会社が儲ける、ということなんです。さっきの日比谷公園の例でも、日比谷公園に入ってくる人は誰もあまり儲からず、ほとんど東京都が儲ける。要するに、混雑料金や入札によって発生する社会的な効率化のメリットが地主や鉄道会社に落ちているわけです。これを税で吸収すれば、社会全体で効率化の成果を活用できます。

通勤料金の場合には、料金収入を交通容量拡大に再投資させることもできます。これをする、後で混雑が減っていくため混雑料金も減ります。こういう形で効率化の成果を乗

客自身に還元できます。通勤のピーク時の交通容量拡大のための財源が生まれるわけです。

例えば、東急電鉄と中央線を比べると、当時、東急電鉄の方が料金が3分の2くらいだった。要するに総括原価主義ですから、効率がいいところほど安くしろというわけですね。当時の東急電鉄社長の横田さんが『運輸と経済』の1993年4月号に、東急電鉄の料金を中央線の料金の水準まで引き上げることが出来るなら、当時推進中だった複々線の工事を6年間で元利合計全部支払うことができた、と書いておられる。料金の引き上げは、容量拡大のための最適な武器になります。

混雑料金制というのは、ピーク時で高くしてオフ・ピークはただ同然にするということです。この料金制はそれ自身が混雑緩和を生むという力もありますが、これが輸送能力拡大のための非常に大きな財源を生むことによって、長期的には消費者が利益を得るという効果も持っています。このことを、料金引き上げの際に乗客に対して説得すべきでしょう。東京の私鉄で、将来の高速化のための線路投資財源として料金を前もって引き上げたところ、反対なく受け入れられたことは、示唆的です。

(座長) ほかにいかがでしょうか。

(D委員) この会の論議はもう少し前向きな話というか、次の時代の話ではないかなという気が、今A委員のお話を聞いて思ったんですけれども。

先ほどA委員のお話で、大手町の土地が高騰してもいいんだと、フェイス・トゥ・フェイスの時代になるんだから、もっと重要な形を要求されるわけだから、もっと経済価値としては上がっても構わないと。しかしそれは今までの経済論理であって、しかも都市の魅力ということでこの会は議論が出るんだろうと思っていますけれども、都市にいかにか人を住ませようかということが都市の魅力につながるという一つの仮説のもとで、じゃどういう解決策をとっていかうかというのも一つの大きなテーマだと思うんです。だから、価格を暴騰させていいというのをどう防いで、都市の魅力をどう上げていくかというのがこの論議ではないか。これが1点。

先ほど東京と大阪の話をされましたけれども、これだけグローバルな世界になって、先ほどA委員も言われましたけれども、上海とか、シンガポールだとか、香港だとか、ソウルだとか、そういう国際戦略の中でどう東京を位置づけるかということが、また一つの大きなテーマだと思うんです。だから、経済がこれだけグローバル化する中で、じゃ東京と大阪の論理をですね、マーケットが今まで日本国だけを考えておればよかったのが、これから先はやはりアジアを中心として、またグローバルカンパニーからすれば、アジアの拠

点をどこに置くかという話だと思っんです。それが上海に置くのか、東京に置くのか、シンガポールに置くのかという話だと思っんです。だから、安全性だとか、人にとって気持ちいい都市で、教育も受けられて、グローバルな情報もとられる都市にやはり経済というのは流れていくんですね。お金は結果的にそういうところに流れていきますので、そのために東京をどういうふうな街にしたらいいんだということだと思っんですね。だから、高くなる、交通混雑、そういう先ほど言うような論理もあると思っますけれども、そこだけに議論を小さくしてはいけないのではないかなと。もっと国際戦略のための東京の位置づけみたいなことの方を私は期待しています。

(座長) 反論があると思っますけれども、どうですか。

(A委員) 今私が申し上げたことがこれまでの都市政策だったとおっしゃるんですが、そうではなかったと思っます。今までは、都心の経済機能を見無視して、デザイン面のみを考えた都市規制を行ってきた。だから東京が非常に平たい都市になっていて、ニューヨークよりも、背景に人口があるにもかかわらず非常に非効率に使われている都市になった。それを何とかしようというわけです。住みやすさやデザイン的な側面を考慮する必要は当然あるが、その場合にも都心の集積の利益と両立する形で設計すべきだと言うのが私の主張です。

具体的には、例えば高層化するところは集中して高層化して、そして古い町並みを守るところは徹底的に守る。要するにメリハリをつける必要があると思っます。この間まで建築学会の会長をしておられた早稲田の尾島先生が主張されたところでは、都心では徹底的に高層化する地区をいくつか作るべきだが、高層化地区の間に風の通り道をつくるべきだということですね。いわば八ヶ岳のようにして谷間の部分ではちゃんと海からの風が通るようにすれば、ヒートアイランド減少を避け、緑の多い住み易い町になるとおっしゃる。こういう考えだと、都心の経済機能とデザインが両立するわけです。

従来の、やれ国土の均衡ある発展的な考え方というのは、言ってみればデザイン的な考え方を重視する余り、東京の都市機能としては集積の利益を見無視していたんだ、そういうふうに私は考えています。デザインを考える方は、都心でのオフィスの集中というのはどうしても必要なのだということは頭に置いてデザインしていただきたい、というのが私の主張です。東京じゅうをビルだらけにして高くするのがいいというのではなくて、私は都市の機能性は、すぐれたデザインと両立し得ると思っんです。

(座長) E委員。

( E 委員 ) 私も D 委員が最初に言われたような感想を持つのでありますが、 A 委員のご議論を進めてきますと、東京なり、札幌なり、仙台なり、都心はすべて集積のメリットを十分享受できるような企業によって占められてしまうだろうと思います。この研究会の問題意識は、今まで企業が集積のメリットを重視していた結果、都心はビジネス機能、商業機能に集中が進んでしまって、人々は郊外に追いやられている。したがって、企業活動の効率性は非常に向上したけれども、職住遠隔化によって通勤時間が非常に延びていって、いろいろな問題が生じた。郊外住宅が破綻に瀕している。もうちょっと遠心力を求心力に変えていく楽しい都市を、住みやすい都市をつくって、 A 委員の言葉で言えば、夜間人口がニューヨークの方が 7 倍だと言いますけれども、東京の夜間人口をニューヨーク並みにしていこうと、そのためにはどうしたらいいかという方策を検討するのがこの研究会の目的ではないかと思うんです。

A 委員の言われることはすべてもっともだと思いますが、それは企業にとって非常に好都合な都市をつくるということになるのではないだろうかと思うわけです。

私は、前回も申し上げましたように、都心を全部マンハッタン並みの高層ビルにしてしまうというのもいいと思うんです。そこへ人が住めるようになれば。ただ、それは経済メカニズムでは住めないわけです。ものすごく地価が高くなる。したがって家賃も高くなるわけですから、そういうところへ住めるのは法人、企業しかないわけです。個人はとて住めない。

だから、どなたかが前回おっしゃったように、高層ビルも縦に長い道路だと思えば、道路に補助金とか公費が使われているように、そういう高層ビルにも人が住む高層ビルには補助金を出したっていいじゃないかというようなご議論があったんですが、そういう方策を何か考える必要があるのではないだろうかと思います。

( 座長 ) それでは、関連で F 委員。

( F 委員 ) A 委員のお話について、幾つかの何ていうか、前向きでないようなお話がちょっとあったような印象を受けましたが、私は違うんじゃないかと。要するに A 委員がおっしゃっていることは、経済学的に見ればこうだということをおっしゃっているわけで、あとのさまざまなスキームは別途考えればいいということで、かなりいろいろな指摘があって、それなりに私はおもしろいと思うんですね。

だから、都心は高いから住めないという発想はまた違うと思います。都心といたっていろいろな都心があって、現実に都心回帰が起きていて、 5,000 万円、 6,000 万円のマ

ンションがいっぱい出てきて、千代田区や中央区、中央区は増えていますし、港区あたりは高いですけども、その周辺はもう増えているという状況はかなりメカニズムに乗って、都心に住み始めてきているわけですから、郊外は安くて都心が高いという発想はまず違うのではないかというのがちょっと私の印象です。

きょうはA委員にぜひ、おいでいただいているのでお聞きしたいのは、第5次首都圏計画でも、情報化が進むと分散型ネットワークが進んで、言ってみれば拠点を増やしましたけれども、ネットワークがつながっていくんだという論議をしているわけです。きょうのお話は、都市は集積でできたものだから、フェイス・トゥ・フェイスも含めて、やはり集積性があるんだと、重要だということをおっしゃっているわけです。そうしますと、情報化というのは分散的なこれからの都市の発展の形態にどのくらい影響を与えるものなのか、あるいは情報化というのは、ある意味で都市が集積できているのであれば、その集積の中でのサポート役であって主役ではないということなのか、その辺はぜひ都市経済学的な視点からお話を伺いたいと思います。

(座長) 今お二方のご意見ありましたけれども、いかがでしょうか。

(A委員) まず、都心居住に関しては、私は都心居住促進策の擁護者として、そういう論文を何本か書いております。結論的に言えば、都心居住の容積率に対してボーナスをつけるということが、経済学的な理屈でもって正当化できるという議論をしています。

それをものすごく簡単に言いますと、次のような議論です。現在都心でビルの容積率を制限している基本的な理由は、通勤混雑の抑制のためだと考えられます。容積率規制によって、オフィス賃料を高くして都心のオフィスビル需要を抑制してきました。これは副作用として居住用ビルの賃料まで引き上げてしまい、都心居住を抑制してきました。しかし、容積率は規制せずに、通勤費を高くしても、通勤混雑を抑制できます。この政策の下では、都心居住は促進されます。通勤費が高くなるということで、企業は都心で従業員を雇うことが高つくようになり、都心におけるオフィスビル建設が抑制されます。その結果、都心のオフィス賃料が下がるわけです。要するに、通勤費が上がれば、その分ビル賃料が下がる。これで競合する都心の住宅の賃料も安くなる。都心居住は推進されます。

逆に言うと、今は通勤混雑に対する直接的な対策である混雑料金が無いために、不必要に都心居住が抑制されているわけです。

もちろん、通勤費を上げられない状況では、容積率を制限して、通勤客を制限する必要があります。しかしその場合にはオフィスの容積率だけを制限すればよいことで、居住者

に対して制限する必要は全くないわけです。だから都心用の居住用ビルにはボーナスを与えればいいと、そういう議論です。都心の居住者に対して容積率を制限するということは、通勤客を減らすわけではないからです。

それから、情報化でどうなるかということに関しては、「ESP」の論文の「通信・交通費用の低下と首都の変貌」の結論のところ、次のように書きました。

「交通費の低下は東京の成長を促すのは明らかだ。しかし、情報化が東京の成長をもたらすか縮小するかはっきりしない。ただし、地方に比べて東京の相対的な成長を促す可能性は高い」と。結局、最終的に東京が相対的に大きくなるかどうかは分からない。そんなことを政府が予測することはできないし、その必要もない。政府にとって肝心なことは、情報化の結果、集中が続くにしても分散が起こるにしても、市場が決める方向づけを邪魔しないということです。どちらの方に行くにしても、インフラ整備の面で手助けをするということが必要なのではないか。具体的には、今の状況で見れば、やはり交通整備が最重要である、そのためには混雑料金を導入することだ、そして都心の居住用ビルの賃料が、今までの非常にきつい容積率規制のために、不必要に高過ぎた。そういうものを緩和していくということが、今の状況では必要だろう。後で情報化によってかなり分散化が起きるにしても、これらの制度インフラの整備は必要であり続けると思います。

(座長) よろしいでしょうか。ほかに何かご質問ありますか。もしよろしければと思いますが。

私は、A委員のご議論のベースは、今ご質問いただいたようなそういう具体的な都市問題に対する対応の議論と、別途、知恵の時代という意味では、例えば外科手術的に首都機能移転を向こうへ持っていくというような形で大都市政策をやるのではなくて、より知恵のあるソフトな政策をこの中で駆使すると、それと同じ効果が得られますよというところにかかなり意味があるのではないかと考えております。結果がどういう方向に、あるいはどのようなツールを使うべきかはこれから議論すべき内容だと思いますが、従来の方策だけで都市を議論するのではなくて、新しい知恵の時代には、新しい知恵をもって大都市に対応していく。そのツールとして経済学的な考え方を今ご披瀝いただいたのではないかと考えております。

それでは、それでよろしければ、次、もう一方ご報告いただく面がございますので、ご報告いただきたいと思います。B委員、よろしく願いいたします。

(B委員) 資料3の「今後の都市構造のあり方」というのをごらんください。

最初、実は今後の都市計画のあり方というのを述べようと思ったんですが、もう少し広くということを経務局の方から言われまして、都市構造というふうにいたしました。必ずしもすべてを網羅していないかもしれませんが、ご報告したいと思います。

大きく分けて私は2つのことを申し上げたいんですが、1つは技術革新と都市構造の問題、それからもう1つは都市構造を制御する都市計画の問題、この2つをお話ししたいと思います。

1つ目の特に前半の部分はご承知の方が大変多いのではないかと思います。一応おさらいということで申し上げたいと思います。まず、都市構造にかかわる技術革新として、かなり太古の昔から何があったかいろいろ考えてみました。まず、産業ということですが、例えば、工業が産業革命等のときに中心的な都市構造を決める産業であったわけですが、それがだんだん商業・業務等になってきた。こういった流れをどういうふうに解釈できるかということなんですけれども、恐らくは、より高付加価値を生む業態が都市を占有するとか都市の中心の土地を占有する、そういうふうになってきた。その高付加価値化というのは、逆に言えば、省スペース化、同じ価値を生むにはなるべく省スペースで済むと、そういう意味なわけですが、そういったものが一致してきたというふうに考えることができると思います。

それから、2つ目に移動というのがございますけれども、昔は多分徒歩ですが、例えば馬に乗るとかそういうことで、動物と書きましたが、これは置いておいて、近代的な一つの最初の機関というのは蒸気機関だと思いますが、それが自動車だとか電車、飛行機というふうだんだん高速化・大量化を迎えております。こういったことによって、昔はむしろ地方振興を促すんだということをお分言われてきたわけですが、にもかかわらず、基本的には大都市に集中する。必ずしも東京だけではありませんけれども、大都市に集中するということがかなり強い方向で起きてきたと言えるわけです。

それから、運搬手段ですけれども、運搬手段も移動のこういったメディアを使って実際に運搬していくわけですが、移動時の環境を制御することができるようになってきた。例えば、小包や何かを運ぶ場合に、基本的には、昔は運ぶというだけだったのが、例えば冷蔵だとか冷凍だとか、場合によっては湿度を一定にするとか、振動を最小化するとか、いろいろな移動するときの物品の環境を制御することができるようになってきた。これがまた、より長距離に品質劣化を伴わずに運ぶことができるようになってきたということと言えるわけです。

それから、運搬の場合に特に重要なのは、実際いろいろな通運会社が既に開発して実行しているわけですが、かなりシステム化されて運搬をしております。どういうふう  
に集中して、どこで拠点をつくって集中して、それをどういうふう  
に大量輸送して、またそれを分配していくかというようなシステム、ネットワークシステムですね、それからハブという機能の重要性、こういったものがさらに重要になってきていると言えるのではない  
か。人がいろいろな各地に住んでいる以上、この運搬ということは多分なくならない重要なアクティビティの一つだろうと、21世紀になっても変わらないアクティビティだろうと思われ  
ます。

それから伝達手段、これがどっちかという情報等にかかわる話なわけですが、もとは会話するとか手紙をする、書くということだったわけですが、それが電話になり、テレビ会議になり、インターネットになり、だんだん高速化・多様化・双方向化ということが言えるようになったわけ  
です。

こういった情報が進むにつれて、恐らく都市は分散していくだろうという、半ば楽観的な予想というのが非常に多く言われていると思います。これ実は、必ずしも最近のインターネットの発達に限らず、例えば電話が発達したときも同様のことがささやかれたりしたと思われ  
ます。こういったたび重なる都市の分散化の期待、これは、例えば先ほど言いました移動手段が高速化することによって実は分散化するんだとか、伝達手段が高速化・多様化・双方向化することによって分散化するんだということを何度も言われてきたわけ  
ですが、過去の歴史は、にもかかわらず、むしろどちらかというところ集中していくという方向になってきたと言えると  
思います。

実際、この伝達手段が高速化・多様化・双方向化することによって、かえって人々のインタラクションが増えてきた。今まではどちらかというところ、例えば大学の学生であった場合に、学生同士が情報交換をするというのは当然でしょうが、場合によっては全然見  
知らずの大学の先生に質問を投げかけてある事象に関する回答を得たり、もしかすると世界中のだれかに投げかけてそれを得たりなんてことが簡単にできる。実際にやっているような状況になるわけ  
です。こういったいろいろなインタラクションをより促進する方向に現在、実は向かっているんだということが言えると  
思います。

さらに、支払い手段ということと言いますと、昔は交換ということですが、お金の発明によって、金銭を媒介にした物の交換ということが、あるいは証文みたいなものがありますが、最近  
は特に電子取引というのが出てきました。こういう支払いに関しても、なるべ

く同時性を確保する、すみません同時性というのはちょっと別な意味に使っているわけで、瞬時に決裁等をするということができたわけです。同時性とは何かというと、当人同士がそこにいなければいけないという意味で使ったので、ちょっと誤解が多い言葉かもしれませんが、そういったものから脱却して自由に取引ができる。どこでも取引ができる。それから取引に関する手間が省力化してきているというような状況がございます。

また、情報ということで言いますと、先ほど伝達に関しても申し上げましたが、実際、多量化ないしは処理速度の高速化、それから先端情報だとか確度の高い情報が重視されるようになってきたわけですが、この情報のところで特に言いたいのは、例えばインターネットとかウェブだとかを見てみますと、非常に多くの方が実際にウェブページを持っているわけです。ウェブサイトをすべて情報としてカウントしますと、これはすごい膨大な量になると思います。ただ問題は、そういったものに掲載されている情報がどれだけ先端的な情報になっているのか、up-to-dateされているのか、ないしはどれだけ確度の高い情報になっているのか。これは実は裏づけする手段がなかなかないわけです。そういたしますとどうするかというと、人々は、なるべく先端情報ないしは確度の高い情報を得ようとして、先端情報ないしは確度の高い情報である可能性が高い人とコンタクトしようとする。そういう意味で、情報というのがいわば多量化することによって、むしろ情報の価値を高める。特に先端情報ないしは確度の高い情報の価値を高めるという方向に動いてきていると言えると思います。

先ほどまで言いました、都市構造が基本的にはこういった技術革新によって分散化するだろうという過去の期待というものです。必ずしもそのとおりならないで、むしろ集中化してきたということがありますけれども、それは歴史が教えるとおりでございますので、多分、先ほどちょっとA委員はわからないというふうに結論を出していますが、確かにわからない部分もあると思うんですが、ある程度の集中はやはり進んでいくんだらうなという気はしております。

そこに入る前に、もう1つ、都市構造にかかわる社会とか意識の変化について少し言及したいと思うんですが、1つは、例えば東京という都市が非常に国際化して、東京以外でもそうなわけですが、非常に国際的な標準、レベルが問われるようになってきた。そうしますと、ある部分では都市というものが標準化、スタンダードサイズされないと、世界の人が相手にしてくれないというような状況になってきた。ないしはそれに合わせようという機運が高まってきているということが言えると思います。それから、地球環境問題に代表

されるように、環境負荷をいかに軽減していくか、これが非常に重要な課題になってきていると言えます。

さらに、いろいろな情報が得られるということと相まって、人々の価値観というのが画一的なものではなくて、多様化してきている。こういった価値もあるんだということそれぞれ発見する機会が増えてきたわけですから、そういう意味では非常に多様化している。そういったものにこたえる必要があるということがあります。

それから、安全性という面でいきますと、もちろん防災だとかそういうこともございますが、リダンダンシーというような、つまり、あるシステムが壊れたときに別のシステムがすぐにリカバーできるような、そういうある種の冗長性というのがあった方がいいということも言われてきております。

それから、成長という意味で考えますと、経済成長は現在のところやはり低成長化の方向に向かっているだろうと言えます。低成長化している状況の中で、都市構造を技術革新に合わせてより高度化していく必要があるということになるわけです。そのときに問題になってくるのが、後でちょっと申し上げますけれども、既得権をどれだけ維持していくか、擁護していくか、ないしは逆に打ち破っていくかというところなんではないかと思えます。

以上の社会・意識変化というのが、実はすべてこの既得権というものと深くかかわっていると思います。既得権というのは、ある意味で固有の所有権なりそういったものを主張するのに対して、ある普遍性を求めるというのが最近の社会・意識変化になっているだろうと思いますし、それからその既得権を保障するための費用をむしろ低くすることによって、初めて低成長時代の都市更新が可能になるだろうと思います。

都市構造の変化というところにまいりますと、都市の発展というのは、先ほどの話をすべて総括しますと、高付加価値の活動が空間を占有していく過程、つまり低付加価値の活動をどけて高付加価値の活動が空間を占有していく過程である、そういう意味での高密度化であると言えます。

その場合に問題になりますのは、低付加価値の活動をどけるという、こういった部分なわけです。低付加価値の活動をどけるというのは、多くの場合、例えば賃貸借ないしは売買という形で、権利の変換を伴って行われるわけです。ただ、現在、所有権というのはある程度保護されておりますので、そう簡単に、あるここがいいと思った場所を得るという感じではないわけです。このところが、多分、今後都市構造を考える上で大きな問題に

なってくるのではないかという感じがしております。

次に、分散化の幻想と書きましたけれども、実際、都市は分散化するというふうに何度も言われてきたんですが、実はむしろ集中化してきているというところがございます。例を挙げますと、SOHOという、これはスモールオフィス、ホームオフィスの略なんですが、SOHOというのが社会である程度流行したときに、これでやっと住宅で仕事ができるようになってきた。だから分散化するだろう。都心部のオフィスなんて要らなくて、みんな家で仕事をすればいいというふうに言ってきたわけです。実際かなり、辺鄙と言うとちょっと語弊があるかもしれませんが、かなり都心部から時間距離のかかる場所にホームオフィスとかスモールオフィスの集積地としてのビルを建てたという事例もありますが、なかなかそれが振るわなかったんですね。

なぜ振るわなかったかといいますと、実際スモールオフィスでもホームオフィスでもそうなんですが、先ほどフェイス・トゥ・フェイス、インタラクションが重要だというふうにおっしゃったんですけれども、最終的に、重要な仕事の相談になるとやっぱり顔を突き合わせる必要がある。それが月に1回ないしは2回でもいいわけですが、突き合わせる必要がある。もう1つは、ある調査では1時間なんですけど、1時間以内に呼んですぐに来てくれるぐらいのところにいないと、仕事の依頼主の方が不安になって、仕事を発注できないというようなことが言われております。

そういう意味からしますと、SOHOということが出てきたにもかかわらず、やはり分散化というのはそれほど進んでいるわけではない。実際、むしろ都心部に近いところで、SOHO関係のビルが建ってきているというような状況がございます。

それから、階層化というふう書いてありますけれども、それだけ都市が広い地域で競争せざるを得なくなってきたということは、逆に言うと、広い地域における序列がそのままその都市の地位を決めてしまうということになります。情報がこれだけ発達してきますと、わずかの差が決定的な差になる。しかも先ほどA委員のご報告にもあったように、集積の利益というのがございますから、一度、あるAとBという2つの都市で、Aという都市が若干弾みをつけると、ますますその弾みというのは大きくなっていく傾向があるわけです。そういう意味では、この都市の階層化というのがむしろ逆に強調化されるというような都市構造の変化があるだろう。都市構造といいますか、都市システムの変化があると言えると思います。

先ほどちょっと問題視しました、ここには書いてありませんけれども、既得権という

ころが恐らく問題になるんだろうと思います。今まで高付加価値のアクティビティーが空間を占有するために、低付加価値のアクティビティーをどかすというときに、例えば売買交渉やなんかをして、何年かかけて交渉して、そして価格の折り合いをつけて実際に売ってもらうということをするわけですね。これはある程度手間暇、それから時間、場合によってはコストもかかるわけです。そういった時間というものが、どんどん片や情報技術が発達してきますと、いろいろなアクティビティーが高速化を求めるようになります。その高速化に対応するためには、そういった付加価値の高いアクティビティーが占有するとう、とってかわるですね、速度もある程度スピードアップする必要があるだろう。ところが現在の状況で、先ほど技術革新的なことがかなりいろいろ変わってきたにもかかわらず、既得権にかかわる、例えば所有権とかそういう権利保護というところに関しては余り変わってきていない。その部分で、先ほど言ったスピードアップというのに弊害が出てきている。これが現在の都市構造を決める意味での非常に大きな問題なんではないかと思ます。

ですから、今後、都市構造をよりよいものにしていくためには、この部分の円滑化策というのが重要で、その部分で都市計画がどういうコントリビューションができるかということが重要になるわけですが、それはちょっとパート2にとっておきたいと思ます。

今後の都市構造を考える上で、以上のことを踏まえますと、活動の効率性の維持を確保する、それから都市の比較優位性というのも非常に重要で、優位の都市がより発展するという状況になってきている。

それから、激化する競争にいかに対応していくか。これは、よりよいアイデアを見つけた都市が発展し得るような、そういった制度環境にしていく必要があるだろうと思ます。

コンパクトというのは、最近、都市計画でよく言われている都市構造の用語なんです、コンパクトな都市にしていく。例えば、歩いて暮らせる街にしていくというようなことをよく言われるわけです。東京みたいなところでこのコンパクト都市、コンパクトシティというのがどこまで有効かわかりませんが、公共交通機関も含めた広義の徒歩ですね、自動車交通なんかは含めない、そういう意味でのコンパクト都市に恐らくしていく必要があるだろうと思ます。

それから、都市の魅力というのは、つまりこれだけいろいろな都市が競争になりますと、単に経済活動だけでない競争というのも出てくるわけです。例えば、パリというのはいろいろなところで引き合いに出されるわけですが、やっぱりパリの持つ魅力、これは経済的

な魅力とは違う魅力ですね。それがやはり人を引きつけて、そしてあそこに人を住ませるといったところがあるわけです。そういう意味では、そういった魅力というのも今後都市を決めていく戦略の大きな一つになっていくんだらうなと思います。

それから、多様性の集中と書きましたが、先ほど言いましたように、価値観から考えますと、いろいろ多様な価値観を包含するような都市構造が求められるわけで、そういった多様なニーズにこたえる企業とかそういったものが立地できる、そういう都市が今後発展するということになります。

そして、これはA委員のメッセージにもあるわけですが、不経済性、外部不経済性を制御していくことによって、その都市の適切な成長を促していくことが重要だらうと思います。

問題は、こういうことに関して、都市計画がどういうふうに対処できるか、制御できるかということがあります。都市計画の方を見てみますと、実は都市計画にはある理想主義が最近まで、もちろん多くの方は気づいてはいたんですが、あったような気がします。その理想主義というのは何かといえますと、ある理想像、都市計画におけるある理想像、最終像を見出して、それに向けて都市計画を立てるといふ、極めてスタティックな計画のあり方です。そのために都市像、図面にできるようなかなり精緻な都市像というのを定めて、その理想的な都市像に向けていろいろな施策を実行する。そういう都市計画のフレームワークがありました。ところが、これがうまくいかないだらうということが実際に気づかれて、その次に出てきたのが、現実的な最終像。理想的ではないわけですが、現実的にこのくらいにはなしてほしいという最終像。やはり都市像というのを定めて、そして都市計画を定めるということになります。

ところが、最近はこれすら非常に危ぶまれておりまして、むしろゴールを目指した都市計画ではなく、プロセス、最終的にどういうターゲットになるかわかりませんが、少なくとも改善するプロセスにはなっている。そのプロセスをきちんと実行していく。そのためのプランニングというような形に意識が変わりつつあるということがあります。

もう1つの理想主義は、これは私たち学生のときは何となくそういうふうにした気があるわけですが、実際、都市計画というのは非常に時間がかかるわけだということで、短時間ではすぐには解決しないけれども、都市は、「百年の計」と言われて、100年たつとよくなっている、そういう都市計画をつくれればいいんだと。実際そういうふうにつけてきたというふうにするわけですが、実際見てみますと、時間が本当に解決するかという

と、100年たって本当に解決されるかということ、必ずしも解決されるものではないのではないかという感じがしてきております。

先ほどちょっと言いましたように、やや対症療法的な都市計画というのが最近増えてきているわけですが、それに対して、対症療法と、それから長期的な視野から見た適切な都市計画のあり方というのは必ずしも合っていない可能性があるわけです。そういったものをうまく峻別して、なるべく長期的視野からの施策というのを入れていくというのがまず1つ重要だろうと思います。

それから、動機適合的の制度と書きましたけれども、対症療法的な都市計画というのは、例えばあるアクティビティーに対して補助金を示すとか、こういうアクティビティーはまずいので規制をするというような、どっちかということと医者が病人に対して、何か問題があったときにそれに対して薬で治すような、そういった形があるわけですが、そうではなくて、むしろ体が自然に治していくような、本当はそういった都市の姿が望ましいわけです。そのためにはどうしたらいいかということ、都市の構成要因でいうそれぞれの主体が、その制度に乗っていると、都市を改善する方向に対するインセンティブがみんなあるんだと。そういうのを動機適合的というふうに私は呼んでいるわけですが、そのような制度が重要だろうと思います。

残念ながらまだこの部分に関しては、十分、都市計画の分野では分析できるツールができていないんですけれども、今後これも極めて重要なテーマですので、やっていかなければいけないだろうと思います。

もう1つ、「民主的」計画の限界と書きましたが、最近、特に都市計画というのは住民参加、住民参加ということが言われるようになってきました。片や先ほどの既得権というのがございますから、どうしても多数決で決めるというふうに仮に法的に書いてあったとしても、実際にはかなり全員合意に近い形で決をとるというようなことになります。これは、多数決ではなくて全員合意ということになりますと、1人でも非常に頑固な意見を持っているとかいうことになると、どうしても動かないということになるわけです。こういう非常にある種の硬直的な慣行というのは、実際に民主的な計画というのを阻んできた。真の意味での民主的な計画というのを阻んできたというところがございます。

ある種、権利の不可侵ということ、何らかの形で公共性とか協調化とか、そういったものにつなげていく必要があるのではないかと。そのためにどうしたらいいかということですが、そのためにまた規制をするということになると、これは先ほどの動機適合的な制度

にはならなくなります。どうすればいいかという、恐らく既得権を持っていることの保有コスト、例えば土地の所有権が典型的な例だと思いますが、そういう保有コストを強化することによって、ちゃんと利用してないと損なので、むしろ手放した方が得だという形にした方がいいだろうと思われます。

あるいは権利というのをある程度、株式化と書きましたけれども、あるいは区分所有化でもいいんですけども、つまり、自分の土地はここだからここは絶対守るんだという意識ではなくて、街区の中のこの部分、つまり自分は10%の権利を持っているんだ。街区の全体がよくなれば、10%の自分の資産もよくなるんだというような形に変える。そのためには敷地に対する所有権というのを絶対にしないで、むしろ街区における区分所有みたいなものの権利、そういったものが重要だろう。そういう意味で所有権の意識改革というのが必要だろう。それによって都市計画の仕方というのが大きく変わっていくのではないかと思います。

それから、極めて都市計画の平等性というのを重視するというところがございまして、特に基準の多様化というのを今まで嫌ってきたような経緯がございまして、そのために比較的画一的な基準になっているんですね。建築確認で確認をするというような形になってきたわけですけども、なるべくそれを都市における貢献度、公に対する貢献度に応じた緩和をしていくという、計画許可、つまりある条件が整えば自動的にオーケーになるということではなくて、いろいろなバランスを考えて、そのバランスで許可をしていくということをやうまく取り入れることによって、画一化とかそういうものがなくなって、むしろ多様化というのに結びつくのではないかと。それによって、むしろ公に貢献するというインセンティブがわくのではないかと。これも先ほどの動機適合的制度の一つの例というふうに言えると思います。

それから、もう1つ都市計画で大きな問題になったのは、例えば、経済学者は税制を使えばいいというふうにすぐおっしゃるわけですが、なかなか都市計画税だとか固定資産税のような税に対しては、建設省が余り発言権がないというような状況がありました。縦割りの弊害といえはそうなんですけれども、そのために手段として考えられたのは、むしろ補助金とか、ないしは事業とか、そういうもうちょっと建設省的な手段だったわけです。つまり価格機能を実行する手段をそがれていたために、そういう手段を実行することを余りしてこなかった。そこが多分問題なのではないかと思います。

実際、例えば都市計画税という最も都市計画に合った名称の税があるわけですが、これ

は必ずしも都市計画のみに使われている税金ではございませんが、こういったものをもうちょっと戦略的に資産課税していくということを行うことができれば、先ほどの既得権の問題だとか、そういうものに大きく貢献するだろうと思います。

それから、正当性の欠如というふうに書きましたけれども、都市計画というのは、なかなかほかの分野の方にはわかりにくい。それはなぜかという、例えば、「なぜこういう規制があるんですか」と言われたときに、都市計画の人は、時には非常に技術的な、例えば、火災延焼はこのぐらいでこうなるんだからというような技術的なことを言うわけです。ところが、ある程度そこで反論していくと、今度は逆に、いやいやこれは社会合意だからと言うわけですね。つまり、社会合意だから、社会合意が変われば変わるんだという言い方をするわけですが、ただし現在は合意されているので変えませんよというような言い方をします。そうすると、どっちに本当に依拠しているのか第三者にはわからないということがございます。

これは実際には、両方を勘案してバランスで考えているというのが実態なわけですが、ここには合意でカバーと書いてありますが、技術的な正当性を十分実証しにくい分を社会合意という形でカバーしていると、カバーして正当性を保っていると、そういう意味なわけですが、そういった問題がございます。

もう1つ、合意というのにクエスチョンマークが書いてありますが、社会合意というのは本当の意味での社会合意なのか、それともある定められたプロセスに乗ったから、一応それを合意と呼んでいるかというところがございまして、人によっては、むしろ後者だということをおっしゃる方が多いわけです。そういった意味では、正当性の確認というのをいま一度する必要がある。

先ほど国際標準化というお話をしましたけれども、実際に国際標準化というのは、基本的には、いろいろな諸制度に関してですが、アカウントビリティを求めるということがございまして、都市計画においてもそのアカウントビリティ、正当性をいかにちゃんと実証していくかということが重要です。そういったことをしていくことによって都市計画がよくなるだろうということです。

総じて言いますと、今後の都市構造というのをなるべく理想的なものにしていくために、現在はまだ若干、1つは社会慣習の問題であり、1つは権利の問題であり、片や手段行使の問題であり、そういった手足がやや不自由な状態で都市計画を進めざるを得ない状況にあるわけで、これをもう少し改良して、より多くの人がかかわることによって、よりよい

都市構造というのに変換していくんではないかと考えたのです。

具体的な都市構造を像で示せと言われても、非常に難しいのですが、以上のようなやや抽象的な方向性ということでやりました。

(座長) どうもありがとうございました。

それでは、だだいまのB委員の報告に対して、何かご意見、ご質問があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

(C委員) ちょっと2点ほどお聞きしたいと思います。

まず、これは今後、第3回目も4回目もいろいろな委員の方から情報化に関してお話しいただくことになるので、そのときにまたお聞きしたいと思っておりますが、グローバルイゼーション・オブ・ノレッジとか、ウィズダムとかインフォメーション、そういったものは大変ありがたいんですが、だれかが言っていたんですが、それよりもグローバルイゼーション・オブ・ステュピディティーの方がはるかにスピードもあり、大規模に広がっているような気が普段するわけです。これは私の個人的な感想にすぎないんですけども。つまり情報化の中で、先端知識やいろいろなソースが増えるのは、それはいいことではありますけれども、本当にさっき言ったようにインタラクションは増えているのだろうか。また、数だけ増えても質は増えているのだろうか。

先ほどのA委員の方の意見を私なりに解釈するならば、ある面で、今後いろいろな都市計画によって、フェイス・トゥ・フェイスのまたコミュニティみたいなものも戻ってくる可能性もあるのかなと実は思っておったんですが、今の話を聞いたら逆に、今後の都市に会話時代に帰ることはもうないのかなという相矛盾した気持ちがあるわけです。それで、できればお二方に、今後はそういう会話中心の時代にまた戻っていくのか、またそのときに情報技術を通じて広がっていく知識は、本当の意味で知恵の時代の新生都市というものに値する情報なんだろうかということをお聞きしたいのが1点です。

それから、合意からだんだん多数決しかしよわなくなっているのは確かなんですが、株式化してしまうとやっぱりその基本原則は多数決でしかないわけで、ある面で弱者が切り捨てられてしまう考え方に立ってしまう。私もそれは重々承知して、ある程度、ほとんどの意味で賛成なんですけど、そのところをもう少しお聞きしたいなということが2点目です。以上です。

(座長) 1点目は、恐らく今後の一つの中心的な議論になると思います。IT関係、次回あるいは次々回ご報告いただきますが、関連して何か。

( B 委員 ) 2 人にということなんで、2 人答えなければいけないかと思うんですが、まず私の方から答えさせていただきますが。

確かにおっしゃるとおり、インタラクションが増加しておりますし、ウェブでかなり情報が増えているといいますが、かなりコピーされた情報であったり、あるいは非常に表面的な理解から出てくる情報というのがあると思うんです。その意味で、実は先ほど、先端情報、確度の高い情報の重視というふうに書いたんですが、つまり皆さんが危険性というのは多分無意識に、あるいは意識的に持っておられるんだろうと思うんです。そういう意味で、実際に先端情報とか確度の高い情報を確認する手段というのは何かというと、やはりその筋の権威なりそういった人に聞くとか、そういうことが重要なんだろう。

ですから、先ほど、会話中心に戻らないような印象を持っているというようなことをおっしゃったんですが、むしろ私は逆をお伝えしたつもりであったんですが、つまり会話中心ということは今後も変わらないだろう。つまり先端情報とか確度の高い情報を重視することが非常に重要なので、どうしてもそのためにはフェイス・トゥ・フェイスでやっていくしかないのではないかということだと思います。

そういう意味で、多分、基本となるベース、つまりフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションというのは今後も続いていくだろうと考えております。

( 座長 ) A 委員、何かそれに関連してありますか。

( A 委員 ) 今のことについては全く賛成です。ともかく今までのように長い時間通勤時間をかけて、家族とも余り話をしないと、近所の人なんか土曜と日曜だけというのからもっと会話を進めるようにするには、結局は都心に住居をいっばいつくらなければいけないわけです。そうすると、メリ張りはつけていいですけども、今のような基本的に平たい状況では困る。もっと高くする必要がある。そして、Eメールなんかで済むことは都心外でやってもらって、都心では本当にフェイス・トゥ・フェイスのコンタクトが必要なアクティビティーができるようにする。夜、パーティーであったりレストランにみんなで行ったりするというようなことがもっとできる社会にすべきだと思います。それは、先ほどのように、通勤費をうんと高くしたり、それから都心の住居の容積率を緩和したり、というようなことが必要な政策的対応でしょう。

それから、グローバルな競争というのは、基本的には時差の関係で、世界に3つ大都市があればいいということを抑えておくべきだと思います。金融面ではニューヨークとロンドンと、あと極東に一つ、東京だか上海だか、どこになるのか知りませんが、あればいい

わけですから、それが基本です。極東の席を東京が維持するかどうかということだろうと思います。そこで、どういう都市がいいかということ、それは通勤に余り時間をかけなくても済む。大都心にフロアスペースが広くあるために安く住めるといふところであるべきだし、それから本当の古い町並みなんかもきちんと保存されているし、味のあるところがある。そういうことをつくるには、ますます集中すべきところへ集中して、そういうゆとりのあるスペースをつくるべきだ、そういうふうに思います。住居がぎりぎりに容積率を締め上げて、フロアスペースが非常に値段が高いという現在の政策は変える必要があります。(B委員)もう1つのご質問、2つ目のご質問についてお答えしたいと思います。つまり、多数決における弱者の問題という点についてですけれども、確かにこれはご指摘にあった点は非常に難しい問題だと思います。多分2つのことが重要だと思うんですが、1つは、正当な補償が実際にあるかどうか。正当な補償というのをどういうふうに計算するかは別として、正当な補償をある程度ちゃんと確保していくということがまず重要なことと、それから余り弱者の問題を突き詰めると、今度は大多数の権利保護の問題が逆に問題になるわけですね。ですから、そういった弱者保護もありますが、逆に大多数の権利保護ということも含めたバランスの中で、それから補償が正当であるということも含めて、バランスの中で決めていく問題だろうと思います。

ただ、現在のように全員合意というのは、これは非常に難しい。社会が硬直的になるし、現在非常にスピードアップされた変化を求める時代に合わない方策になっているので、これは例えば8割合意とか、慣習的にも8割合意程度になる方向にするのがいいんじゃないかというのが私の意見です。

(座長)いかがでしょうか。ほかに何か。

(G委員)今、B委員のお話を伺っておりまして、これから都市間競争というのが非常に激しくなり、それに勝っていくということは非常に大切になるだろうということは、私もかねがね名古屋におりまして感じておることございまして、むしろその場合には都市間というよりも、その都市を含んだ地域間競争になろうかなとは思っております。

そこにおいてどういうふうに勝っていくかというところを、僕は計画という言葉は余り、この世界知らないものですからぴんとこずに、どちらかというと都市なり地域をどう経営していくのかということが非常に重要になってくるのかなと思っております、前回ここでは、ある区長さんの話をちょっと出したかと思いますが、最近読んだ本では、本当かどうかははっきりしないけれども、あそこまで自信を持って書いておると本当であろうと思わ

れるある市長さんの話だとか、そういうのを読んでおまして、結局のところそういった何ていうか、経営というのは画一的なものではない、創意工夫が必要なわけですし、そこにおいてあらわれるのは結局、知恵なのかなというふうに僕は理解しておりますし、特に前回にも申し上げました、低成長だとか財政の制約という中でこういったことをやっていかなければなりませんので、ますます知恵というのが大切になるんだらうなというふうに理解しております。

それから、ちょっとついでですが、これは印象だけなんですけど、A委員のお話を伺ったときにぱっと思い浮かんだのが、私が5年間仕事をやっておったロンドンのシティなんですね。シティは確かに集積の利益というのを享受しておまして、それが翻ってロンドンの財政にもプラスに寄与していることは、多分間接的に事実だとは思いますが、ただそのシティだけを見て、ロンドン市全体を理解していくのか、切っていくのかというところにおいては、やや感性的な反応ではございますが、あと3回ほどございます先生方のお話を伺ってみたいなと考えております。

(座長) ほかにいかがでしょうか。

既得権の問題とか、それにかかわる合意の問題、権利不可侵をベースにした既得権の問題、それを解決するという話があったけれども、その辺はいかがでしょうか。

(C委員) それとは関係ないんですが、1つだけ、今の浅見先生のお答えに私なりの意見として述べさせていただきます。

つまり、私、仕事やいろいろなところでインターネットを使っても、つまらないインタラクションばかり増えていくんですね、はっきり言いまして。ちっとも楽しくないんです。ある面で言えばですね。自分が別に高度な知識を持った人間とは言いませんけれども、例えばギャンブルに関する知識は私、日本で一番持っておると思っております。すると、私にコンタクトしてくる人がいっぱいいるんですが、それに一々答えるのは苦痛でしかないんです。つまり先端の人にコンタクトできるというのはメリットかもしれませんが、される方の身になってみますと、ちっともうれしくありませんし、自分の価値が高まると言えますけれども、逆に自分の情報の価値は下がっているわけですね。だれにでもアクセスできるということ。そこのところをどうお考えか、ちょっとお聞きしたい。つまり人と人との本当の意味での楽しいつき合いやインタラクションはもう減ってきてしまって、そういう方向にしか行かんのかなということをお聞きしたいんです。

(座長) これはインターネットの空間ではという。

(C委員) まあそういうことですね。特に、フェイス・トゥ・フェイスが結局増えるのか減るのかははっきりは理解できませんでしたが、「知恵の時代の都市新生研究会」、結局つまらないコンタクトがいっぱい増えていくのを意味するのではないとは思っているんですが、そののところをどうお考えなのかちょっと聞きたいということです。

(B委員) なかなか難しい問題で、確かに私も何でこんなメールが来るんだらうというのありますけれども、私はそれほどギャンブルに強いわけではないので、余りコンタクトする人はいないんですけれども。

今おっしゃったのは、確かに有名人で、なおかつ自分のアドレスを公開している方は、世界全体の方が平等にアクセスする機会が増えるので、そういった意味では多分そういう方が増えるんだらうというふうに思うんですね。その部分は多分、幾つかのやり方があると思うんですけれども、1つはやはり、ある程度自分の情報というのを守っていくということですね。それをやっていくしかないのかなという感じがするんですが、これはむしろ都市計画の問題というよりも、情報システムの問題として考えなくてはいけないのではないかと思います。

もう1つ重要なことは、確かにつまらないインタラクションは増えるわけですが、一方で最近、都市計画で非常に重視しているのは、昔は都市計画は基本的には規制をするとか、ないしは補助金とか、そういうのが基本的な手段だったわけですが、最近、特に教育というのを重視してきております。多分、情報でも同じだと思うんですが、一般の人たちが基本的には最終的な意思決定権者なわけですが、そういった人たちの意識が上がっていく必要があるわけで、そういった一助になっていけばいいのかなと。もちろん、ある特定の専門家がその犠牲になるというのはちょっと問題なわけですから、むしろ全体的な、例えば都市計画なら都市計画全体的なものの中でそういった教育をしていくことによって、今おっしゃったようなつまらないインタラクションだけはなるべく減らしていくというような方向が必要だろと思うんです。

(F委員) 座長から既得権の話が出ましたので、ちょっと私思うことですが、きょうB委員がおっしゃったように、都市計画の分野ではとかく既得権が邪魔になっているようなことができないということがあって、公共の利益というものははっきりさせて、よく出てくるのはドイツの例とか、やればいんじゃないかと、これはわかるんですね。

ここで、その一歩先を考えて何をやるかというのと、じゃその既得権を持っているやつは悪いやつなのかと、そういう疑問が残るわけです。これは、持っているやつは別に悪いわ

けでなくて、偶然持っていたと言うことであれば、既得権があるからそれに対して何かある種の対応をするというのは、確かにおもしろいというか、そうかもしれないんですけども、やっぱりそこに何かもうちょっと一ひねりないと、これは難しいかなと。なぜかという、都市間競争の話がさっき出ていましたけれども、要するに、比較的富を持っている者が結果的に、最終的にはみんなのためになるという経緯からいけば、ある種持っている者に対して何らかのインセンティブを与えないと、これは結果的にみんなに返ってこないわけですね。だから、その目の前にあるものが邪魔だからというか、目につくからたたくみたいなことではないだろうと。既得権の話は非常に重要ですけども、既得権を持っていることが一体どういう意味なのかということは言うべきであって、同時に公共の利益と含めて考えるというのがあります。

今、B委員がおっしゃったように、教育が重要だと思うのは、ここに書いてある住民合意だとか住民参加って、とんでもないこといっぱいあるわけで、いざ始めると、住民の合意というんじゃなくて、邪魔に来ているとか、自分の利己主義だけを言うのは、これはすさまじい量なわけですね。それから、現場も行政も、我々はこういうところで話して、とても崇高ですけども、これは本当に自治体の現場に行くと、補助金を与えるか与えないというのは現場の係長とか課長がやっていますよね。これはもういじめであるわけですね、申請するやつに。そういうことが起きるわけです。

ですから、具体的に、今言っているこういう話が次へ行ったらどうなるかというのは、セットで我々も含めて考えるべき課題と思っています。

(B委員) 今、既得権のお話がありましたけれども、ちょっと補足させていただきますと、既得権の問題というのは多分2つあるんだろうと思います。1つは、既得権を維持することによって、不労所得みたいなものを得ることによって、資産格差が広がる。それからもう1つは、既得権を持っていて、それを主張し過ぎるがゆえに、都市をよりよく更新する妨げになるということだと思んですが、そのどちらも既得権が問題なのではなくて、既得権に対してちゃんとその対価をフローとして払っているかどうかというところが問題で、実際に払っているのであれば、私は問題ないだろうと思います。そうじゃない現状がもし仮にあるとすると、そのために1つは資産格差の問題ですとか、それからもう1つは更新の弊害になるというこの2つの問題が出てくる。ですから、そこの部分を解決することが非常に重要であろうと思います。

(A委員) 日本の大都市の成長を制限してきた2つの大きな法律があります。1つは借地

借家法があったと思うんですが、これは今年改正されました。もう1つは、土地収用法がうまく機能してないということだと思えます。土地収用法をどう変えたらいいのかという時期に来ている。例えば駅が出来ると周辺の区画の土地が収用される。その一歩外に出ると、そこに駅ができるためにものすごく地価が上がる。ところが、たまたまその区画内に入ってしまったら、市場価格で収用するという。そうすると、本当にご近所でありながら、向こうがぼろもうけして、それから売なければいけないのは本当にぎりぎりで行われる。その不公平で非常に抵抗するという側面があると思う。

土地収用法がうまく機能していない根本理由はもう一つあります。鉛筆を取り上げたいから補償するとか、時計を取り上げたいから補償するという場合には全く市場価格で構いません。代わりをいくらでも店で買えるからです。しかし、土地とか住宅というのは、僕のような者が言うのも変ですけども、要するにそれぞれの人が愛着を持っていて、特別な価値、市場の価格よりもはるかに大きな価値を感じている。経済学の言葉で言えば、消費者余剰を持っている。それを全く無視して収用しようと思うから、大変な政治的反対が起きる。これを防ぐためには、例えば3割を市場価格に上乗せすることが必要なのではないかと。これは法律の人に言わせると、そんなことできないと言うけれども、何か道はあるはずで、そういう方法をとるべきではないかと思えます。そうだとすると、恐らくそういう消費者余剰は老人の場合にはもっと、長いこと住んでいた人の場合にはもっと執着が高いはずですから、そういう人の場合にはより多く補償を増やす。去年住みついた人に対してはほとんど割り増しをしないということも考えられます。

それから、先ほどのコミュニティで8割の人が合意したという場合に、弱者をどうするかということがありましたけれども、基本的には、低所得の人に対しては低所得に対する手厚い手当をすべきで、こういう都市政策とか医療政策とか農業政策とか中小企業政策、要するに何か個別な政策でやるべきではなくて、弱者に直接フォーカスをあてた所得補助を行うべきです。都市政策は弱者のレベルの話ではなくてやるべきだと思います。(座長)もうそろそろ時間です。お忙しい方お集まりなので、そろそろ終わりたいと思いますが、特にご意見があれば一言いただきたいと思いますが、いかがですか。よろしいですか。

私もこの最後の議論に関連して、例えば、そういうことを進めて住民参加を進めた都市づくりをやっているアメリカのシアトル市の方に、昨年、横浜に来ていただいてお話を聞いて、確かに最終的には多数決なんだと。しかし、多数決でいけるということ判断する

までに、いかに市の職員あるいはNPOが住民に説明し、情報を流し、どれだけ努力しているか。非常にしんどいことを実はその前にやっているんだという、大変しんどい仕事をやっているんだということを強調しておられました。ですから、多数決ということを一言で言うのではなくて、それに至るプロセスをどうやって、私は知恵の時代はぜひそういう世界によりよい人材を、コンサルタント、建築家もそうだと思いますが、そういうことを地域住民にしっかり情報を流し、説得できる、そういう人材を多く養い、育成し、そういう場で働いていただくというような、そういう世界が必要なのではないかと考えております。

最後に勝手なことを申し上げましたけれども、これでよろしければ、とりあえず議論を終わらせたいと思います。

最後に、スケジュールその他につきまして事務局より説明していただきます。

(事務局) お手元に資料番号4、今後のスケジュールということで配付してあるかと思えます。ごらんいただければと思えますけれども、基本的には前回お示ししたものと同じでございますけれども、一番下の第6回、第7回、11月17日、11月28日ということで、この時間でフィックスされましたのでご報告させていただければと思えます。いずれにしましても、11月の末までには報告書を取りまとめたいということでありませう。

それからもう一つ、第5回の研究会、11月7日というふうになっております。高齢化の話をしていただくわけですけれども、この際に、それまで先生方からご報告いただいたものとか、あるいはご議論いただきました論点につきまして、簡単に事務局で整理したものをこの第5回のときにあわせてご提示させていただければと思っております。

それから、次回でございますけれども、10月20日12時半から14時半ということでありませう。C委員が最近ラスベガスにご出張されたようございませうので、その話をベースに、その都市の魅力というのは何であるかというご議論と、それからH委員からIT革命と都市ということで発表していただこうと思っております。

以上であります。

(座長) それでは、時間が来ましたので、これで本日は終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

以上

問い合わせ先

経済企画庁	総合計画局	計画課	課長補佐	増島	03-3581-9380
経済企画庁	総合計画局	経済構造調整推進室		前川	03-3581-0783