

第一部 日本経済の再生と東京〔含 質疑〕

HATTA, Tatsuo / 八田, 達夫

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

72

(号 / Number)

3

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

45

(発行年 / Year)

2004-12-20

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00003257>

法政大学多摩キャンパス開設20周年記念 経済学会講演会の記録

第一部

テーマ：「日本経済の再生と東京」

講師：国際基督教大学教授 八田達夫氏

開催日時：2004年10月26日（火）15：30～

場 所：経済学部棟201教室



プログラム

開 会
 経済学部長挨拶
 講 師 紹 介
 講 演
 質 疑
 閉 会

講師略歴

国際基督教大学教授 八田 達夫 先生

略 歴

1966年 国際基督教大学教養学部卒
 1973年 ジョンズ・ホプキンス大学経済学博士
 1978年 ジョンズ・ホプキンス大学経済学部助教授
 1985年 ジョンズ・ホプキンス大学経済学部教授
 1986年 大阪大学社会経済研究所教授
 1999年 東京大学空間科学研究センター教授
 2004年 国際基督教大学教授

現在の研究

公共経済学・都市経済学

東京のオフィス容積率緩和の経済効果の測定・通勤鉄道の混雑による疲労コストの測定・年金改革の世代間再配分効果・最適関税率の理論的分析など

日本経済の再生と東京

八 田 達 夫

目 次

1. 都市と地方
 - a. 高度成長をもたらした構造改革
 - b. 「国土の均衡ある発展」と「都心分散策」
2. 東京はなぜ成長したか
 - a. 3次産業の成長と都市化 ⇒ 多極集中
 - b. 大阪の衰退 本社機能の東京への移転 ⇐ 交通費の低下
3. 集積の利益—集積が集積を呼ぶメカニズム
 - a. 情報 b. オフィス機能サポート業 c. 交通
4. 集積の弊害
 - a. 価格機構を用いた混雑の是正
 - b. 日比谷公園の例
5. 混雑対策
 - (1) 通勤鉄道混雑
 - a. ファースト・ベスト—鉄道のピークロード混雑料金
 - b. セカンド・ベスト—特別事業所税
 - c. サード・ベスト—容積率規制
 - 1) 時間差なし
 - 2) 従業員の多い会社にペナルティー
 - 3) 税収なし
 - 4) 都心居住の抑制
 - (2) 道路混雑
 - a. 昼間の路上駐車禁止
 - b. 駐車場の時間別賦課金
 - c. ロンドン型簡易ロードプライシング
 - d. 頻繁な電気バスの運行

経済学部長挨拶

経済学部長の蠭見です。今日は雨が降っておりまして、この美しいキャンパスが雨の中でしか見られないのは残念です。われわれ法政大学経済学部は、80年の歴史を持っていて、経済学部としては日本で2番目の長い歴史を持つ学部です。そういう長い歴史を持つ学部がどうしてこの多摩の地にあるのかといふかる方もいらっしゃると思います。市ヶ谷のキャンパスにはほぼ60年ぐらいいたわけですが、今から20年ほど前にこの多摩の地にキャンパスを移しました。

当時の状況は恐らく想像できないと思いますが、今の市ヶ谷キャンパスよりもっと汚く、ごみごみして、人が多くて、まるでキャンパスだか歌舞伎町の町中だかわからないような感じでした。そこで十分に教育ができるだろうかというのがわれわれの考えで、新しいかたちの学部教育を始めようではないかということで、この多摩の地にまいりました。

当初は経済学部と社会学部と経営学部の3つの社会科学系でこちらへまいる計画でしたが、最後の土壇場のところで経営学部がある事情で向こうに残りました。それで経済学部と社会学部の2つの学部で多摩の地にまいりました。

ここへ来た大きな目的は、よりまじめな、まともな教育をやりたい。そういう設備を作って、できるだけ手を掛けた教育をしたいということで、今から思うとFD（Faculty Development）の諸改革を20年前から先駆的にいろいろなかたちでやってきました。当時、授業評価も始めましたし、授業をやっているところに別の先生が入ってモニターするということもやっておりました。そこから20年、教育の改革を少しずつ進めながらやってきたわけですが、4年ほど前に多摩キャンパスにもう一つ、現代福祉学部ができました。それで多摩のキャンパスも少し感じが違ってきたように思います。現代福祉学部というのは規模は小さいのですが、非常に明確な目

的を持った学部ですので、インパクトはわりに大きいのではないかと思います。

今回、20周年を祝してどういうテーマでやるべきかと考えましたときに、われわれの考えました案は「新しい well-being」を求めてという理念をベースにアイデアで20周年記念のさまざまなプロジェクトを考えていこうということでございます。「well-being」というのは、くだけて言えばよりよい生活を求めてというような感じになるかと思います。現代福祉学部の創立理念です。

このあといくつかプログラムを用意しておりますが、先週の土曜日に実はシンポジウムを計画しておりましたが、運が悪いことに台風が直撃しましてシンポジウムを行うことができず、それは延期になりました。そういう意味で大きな講演会としましては今日が最初になります。

今日八田先生にお話しいただいたあと、11月8日に樋口一葉についての講演会を計画しております。それから12月4日に、これは延期したシンポジウムですが、「Well-being の実現を目指して」、「21世紀の生活環境とデザイン」というテーマで、ユニバーサルデザインに重きを置いて、経済学部、社会学部、現代福祉学部、工学部が協力しあったかたちでシンポジウムを計画しております。

次の時代の well-being のあり方をさまざまなかたちで追求していく、分析していくことが必要でこの多摩の緑あふれる美しいキャンパスでそれを論ずることが意味があるのだと思います。その一環として、きょう八田先生にお話ししたいしたいと思います。テーマは「日本経済の再生と東京」です。まさしく well-being のあり方について考えるうえでふさわしいテーマだと思います。これだけの学生さんが聴衆として集まっております。恐らく多くのものを得られると思います。

最初のあいさつとして私のあいさつをこれで終わります。(拍手)

講 師 紹 介

司会者 ただ今から法政大学経済学会主催多摩キャンパス開設20周年記念講演会を開催いたします。本日司会を務めさせていただきます経済学部的小林と申します。どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

本日ご講演くださいます八田達夫先生につきまして少しご紹介申し上げます。八田達夫先生は1966年に国際基督教大学を卒業されまして、その後ジョンス・ホプキンス大学大学院に進学されました。1973年に経済学博士号を取得されて、78年には同大学の助教授、85年には教授へと昇進されました。その後日本へ戻られまして、86年には大阪大学の教授にご就任されました。その後1999年に東京大学空間科学研究センターの教授へ移られまして、今年の3月に定年退官されました。その後、この4月からは母校であります国際基督教大学の教授にご就任されまして、現在教鞭をとられていらっしゃいます。

この間に主に公共経済学分野で精力的にご研究をされまして、その成果は経済学でもっとも権威のある雑誌とされています『American Economic Review』や『Econometrica』、『Review of Economic Studies』など、種々の経済専門誌に発表されています。現在取り組まれていますご研究は、混雑コストの測定や容積率緩和の経済効果の測定など、都市経済学を中心にいろいろなご研究をされています。

大学にこもって経済学の研究をされているのみではなくて、積極的に政府の委員などを歴任されまして、総合規制改革会議の委員を昨年までされていました。政策現場でも常にご活躍されていらっしゃる先生です。

簡単ですが紹介を終わらせていただきます。それでは八田先生、よろしく願いいたします。(拍手)

講 演

八田 今日法政大学にお招きくださりましてありがとうございます。個人的なことですけれども、私、小学校のときにすぐ近くに住んでいたナガイスマサ君という大親友がいます。彼とは高校までずっと一緒に、そのあと彼は法政大学の経済学部へ来ました。その後もずっと付き合っていて、西日本鉄道に入って、20代の後半に福岡にいまして、各社の一番若い、新進気鋭の社員に集まってもらって話をしてもらおうというテレビ局の新春の企画があって、彼は非常に気のきいた男なので西鉄から選ばれていました。それからどこかの会社から選ばれた女性がいって、そこで新春の話をして、その女の人と結婚したということがありました。その後、彼は西鉄の偉いさんになって、福岡のグランドホテルの支配人になったりいろいろなことをしています。ですから私の親友の出身の学部に来て話をさせていただくということで、たいへん名誉に思っております。

1. 都市と地方

a. 高度成長をもたらした構造改革

今日のお話の根本は、まさにこの大学がこのキャンパスに来た84年はまだバブルが始まる前で、それからバブルが始まって、そしてバブルが崩壊して、10年以上の不況がありました。その期間に日本は ups and downs という感じだったのですが、実はその前、70年代、要するにここのキャンパスに移った10年ぐらい前から日本でいろいろおかしいことが起きていました。それで、いまわれわれはそのおかしいことを始めたことに対する方向転換をしなければいけない時期だということをお話ししようと思います。

まず小泉首相が就任されてからずっと「構造改革」という言葉が言われ

ています。これは手あかのついた言葉で、口にもしたくないというくらいに思っている人もいるかもしれません。要するにあまりに誰でもが言う言葉です。その一方で、構造改革というのは何を意味するのかという明確な定義がない。明確な定義がないまま、政治家もジャーナリズムの人も使っているという言葉だと思います。

そこで私は、これはたくさんいろいろな意味がありますが、一つの意味に限定してみようと思います。それはどういうことかといいますと、経済では、放っておけば資源が経済のなかをいろいろ移動しますが、基本的には生産性の低いところから生産性の高いところへ移動していきます。基本的に市場経済では生産性の高いところではより高い報酬が得られるから、そういう移動をします。ということは、人間にしても資本にしても生産力がない、うるさい言葉で言えば「限界生産力」ですけれども、限界生産力が低いところにいるよりは、もっと高いところに移ることによってたくさんの生産ができるほうが望ましいに決まっていますから、こういう市場経済というのは、基本的には長い目で見て、多くの人をより豊かにする仕組みだということが言えると思います。

ところが往々にしてこの資源の動きに対して人為的にそれをストップする制度ができることがあります。一つ典型的なものは、皆さんご存じかどうかわかりませんが、3年ぐらい前まであった、工場等制限法です。これは全法政大学生は覚えておかなければいけない法律です。工場等制限法というのは、東京とか大阪の都心にはもう新しい工場をつくってはいけません。それだけではなくて、大学もある一定数以上のフロアの大学はつくってはいけないという法律です。

実は1960年代にこの法律自体はできて、それで法政大学はこちらに移ってきたわけです。中央大学も移ってきたわけです。もう都心ではつくれないという法律ができたわけです。それで大阪の大学はみんな出て行きました。たとえば大阪外国語大学は都心のいいところにあったのですが、なにしろ建て増しができないわけですから、箕面市に移って、今では大阪市内

には大学は4つしかないそうです。そういう法律があります。大学の場合にはわれわれが身近に感じることですけれども、工場もそうです。

これは何のために作ったかという、基本的には田舎の人たちが、うちにもっと大学が欲しい、うちにもっと工場が欲しいということで作ったわけですから、資源が効率的なところに移っていくことを妨げて、非効率的なところにいる人たちが今までの既得権を守りたいという制度です。

これはほんの一例で、実はこういうふうに資源の自然な流れを止める制度はいくつもあります。そういう生産性の低いところから高いところに資源が流れていくことを止める制度を廃止して、元来あるべき方向に流してやる。それが構造改革であると言うことができます。そうするとそれは政府の改革であっても民間の改革であっても、大きく構造改革ということの意味のなかに含めることができるわけです。

しかし日本という国は政府が主導になって構造改革をちゃんとやったことがあるのかというと、実はあります。恐らく世界に誇れるかたちでやった大きな構造改革があります。それは何かというと、1960年代初頭に行われた石炭から石油への転換政策です。日本は戦後さまざまな産業を復活したわけですが、特に石炭は非常に早い時期に復活して、基本的にはコークスのような特殊なものを除いて自給自足できるような体制に、50年代の末までにやって、産炭地では大量の労働者が炭鉱夫として働いていたわけです。

ところが、これは戦後の顕著なことですが、中東で石油が開発された。しかも1950年代の末から60年代の初めにかけて非常に大型のタンカーがどんどん開発されて、日本は中東から石油を安く輸入できるようになりました。ですから1960年代初頭にはすでに石炭より石油のほうが安かったわけです。私が大学に入ったのが1961年です。よく覚えているのですが、三鷹の風呂屋が本当ならば安いほうの石油を使いたいのですが、風呂屋は石炭を使わなければいけないという規制があった。それで無理やり高いほうの石炭が使われていた。

それはなぜかという、石炭産業を保護するためです。もし石油の輸入を自由に認めてしまってみんなが石油を使うようになったら、石炭産業で働いている人たちは仕事を失ってしまう。そういう考慮から石炭産業を保護していたわけです。風呂屋に石炭の使用を義務づけるというふうに、一事が万事、要するにありとあらゆるところでそういった規制が行われていたに違いない。たまたまぼくが学生として覚えているのがそういう規制でした。

そのまま行けば、日本の石炭産業を守るために石油を輸入しないで、あるいは石油の輸入量を増やさないでいくという選択が確実にあった。それは悪い選択であるわけがない。九州や北海道や常磐の労働者の生活を守らなければいけないという観点から、それはそれなりの政治的にも意味のある選択肢だったろうと思います。ところが日本政府はその選択肢は選ばずに完全な自由化に踏み切った。それで石炭から石油への転換を1961年～1962年に段階的にやったわけです。何が起きたか。当然大量の失業者が出ました。だから三井三池では有名なストライキがありましたし、30万人の労働者が職を失いました。それから夕張炭鉱もつぶれて、大量の人々が東京に流れてきました。

いまタクシーの運転者さんで60歳以上の人と話をすると、北海道からやってきたとか常磐からやってきたという人が多いです。そのときに中卒でやってきたり高卒でやってきていろいろな工場を渡り歩いて、そしていまタクシーの運転手をやっているという人が非常に多いです。女の子でいえば、キャバレーなんかに働いている人は産炭地出身の人が1960年代は多かった。構造改革というのは痛みを伴うというけれども、痛みどころの騒ぎではない。何十万人の人が失業したという改革をやったわけです。

ただし、その改革をやったから高度成長が起きたとは言わないけれども、これをやらなかったら高度成長は恐らく起き得なかった。高度成長の一つの非常に重要な部分は化学工業でしたから、これをやらずに日本の高度成長は起き得なかった。これは構造改革の一つの大きな例ですけど

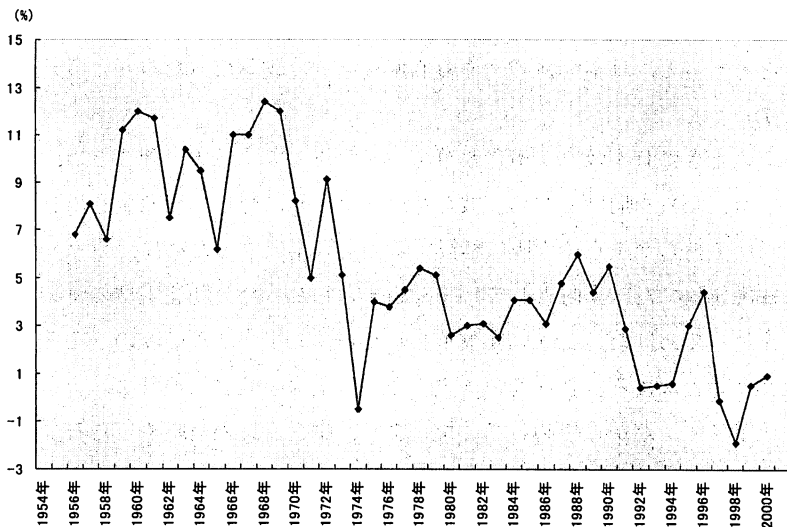
も、これは痛みは伴うけれども、それをやったことによって、その痛みの犠牲になった人たち自身の将来、あるいはその人たちの子どもの将来のことを考えると、日本全体ではやる価値のあった改革だったろうと考えられます。

そのときに日本政府が構造改革をやったことで特筆すべきことは、職を失った人たちを助けるために彼らを雇った会社に対して補助金を出した。それから彼らが東京や大阪に移動するのを容易にするために、東京や大阪に住宅を建てた。当時としてはまだめずらしかった公団住宅型のマンションを造ってあげた。こういう改革をしたわけです。これは今の、たとえば農業保護とはまるっきり違います。今の農業保護は農村地帯にお金をつける改革です。だから移動してこないようにする。この当時やった石炭から石油への転換政策は都市にお金を落とした。要するに都市で雇う人たちに補助金をやり、都市のなかで住む場所にお金をつけた。そういう点が非常に優れた構造改革であったゆえんです。

これは国際的に見てどうかというと、アメリカでは石炭から石油への転換政策は50年代の末に進んでいて、60年代初めはアパラチアが産炭地だったのですが、そこは非常に悲惨な状態になっていました。私は1961年に大学に入学して、まだサミュエルソンの日本語訳がなかったので、サミュエルソンの英語のテキストを大学の2年のときに『経済学原論』の教科書で使ったのですが、そこにはアパラチアの貧困をどうするかということが書いてありました。だからアメリカは確かに日本に先行していました。けどイギリスはずいぶん遅れました。サッチャーさんの一番大きな仕事は、国有化されて、労働組合が非常に強かった石炭産業を開放して、きちんとした市場に乗せるステップを踏み出すことでした。サッチャーさんを待たなければそういうことはできなかった。

2、3年前にポーランドの人と話していたら、ポーランドの今の最大の政治課題は石炭産業をどうするかということである。要するに衰退産業をどうやって安楽死させるかというのは非常に難しい問題なわけです。それ

図1 経済成長率

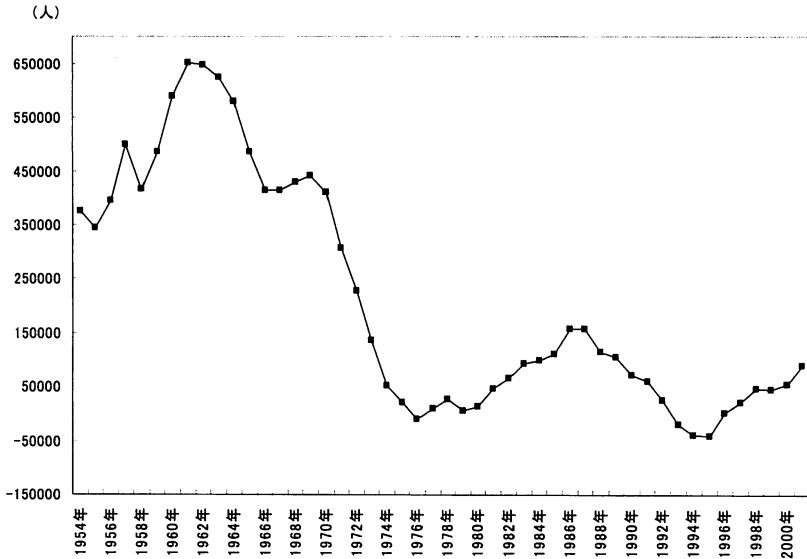


を日本は非常に勇気を持ってやった。それによって高度成長が始まったといえることができます。

次に高度成長というのはどういうプロセスだったのかというと、基本的には労働者が大量に地方から都市に向かって移動した時代です。基本的には生涯給与が移動するたびに倍になるわけですから、移動によって経済が成長していきます。もちろんそれを吸収するだけのキャパシティが都市にあったということはなぜかということが問われなければいけないけれども、成長が人口移動とともに起きたということが、後でグラフでもお見せしようと思いますけれども、そういうことがありました。

ところがこの成長が1970年代初頭にパタッと止まります。これが経済成長率です。1960年代は10%を超えるような成長率ですが、74年にオイルショックで下がり、そのあと成長率はずっと下がっています。せいぜい4%ぐらいのところへ来ていて、いわゆるバブル景気と言われるところも大したことはなくて、その後はずっと低くなるわけですがそれでも、明らかに

図2 大都市人口純流入（三大都市圏）

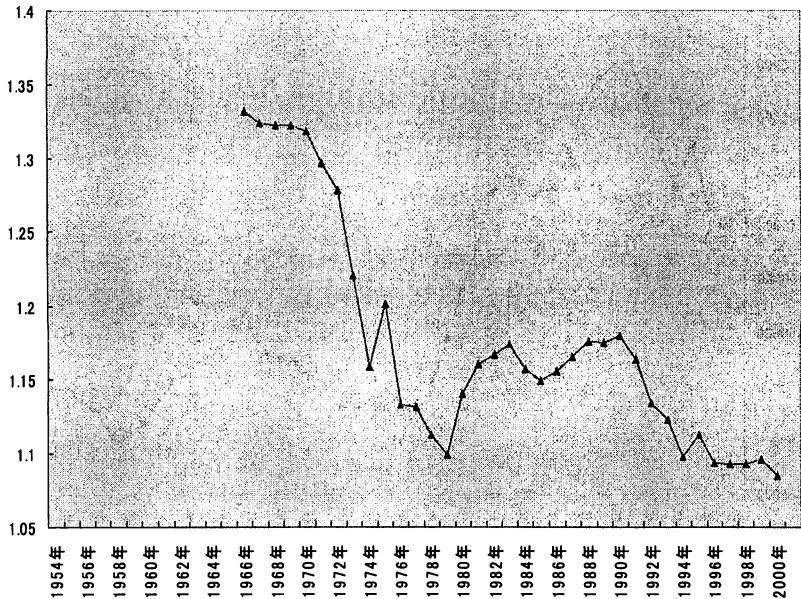


74年を契機に変化が出てきます。

石油の値段が上がったことが経済成長を止めたとよく言いますが、石油の値段は実質で見ると下がりますから、石油の値段はこの違いには基本的には関係ない。ここには関係があるけれども、向こうの構造的な変化とこっちには関係ない。むしろ次のグラフが興味があるところで

これは3大都市圏へほかの県から流入した人口のグラフです。流入人口です。これを見ますと、60年代は大量の人が絶対数でもって大都市に流入していることがわかります。この当時は日本の人口は低いです。このころは多くの小学校のころですけども、日本の人口は8000万人と小学校で習いました。低いなかのこれだけの人が移ってきたわけです。ところが74年以降、ガッと減ってしまった。そしてこれはどちらが原因でどちらが結果かはわからないけれども、地方から都市に向かってくる人口移動がなくなったことが経済成長率の大幅な低下と非常に密接に結びついている。あ

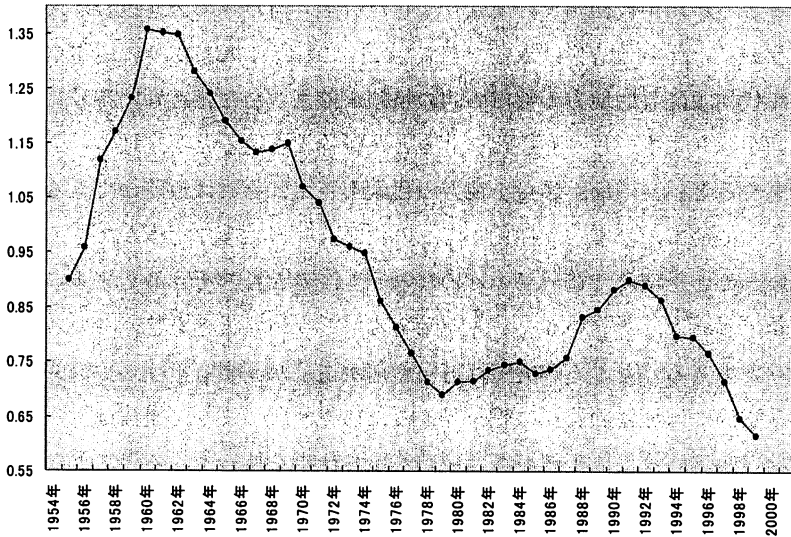
図3 大都市・地方の所得格差（三大都市圏）



る意味でこれは同じコインの両側ということになります。

今まで見たところでは74年ぐらいから変化が起きてきた。これはどういうことかといいますと、これは予想できることですが、74年以前は大都市と地方では所得格差がけっこう大きかった。1.3倍ぐらいの高い所得を大都市は得ていた。ところが74年以降は大都市の所得が相対的に少なくなつて、1.15倍程度、あるいはそれ以下の所得でしかない。これは基本的に金銭的な比較ですから、もちろん物価指数ではちゃんと割り引いてありますけれども、たとえば大都市で長い時間通勤しなければいけないというようなことは割り引いていません。それから、たとえば地方では赤ん坊1人当たりの保育所が十分ありますが、大都市では決定的に保育所が不足しています。そういう大都市の不便さを反映していません。そういうことをやるとトントンなのかもしれません。ただ、このときには明らかに大都市のほうが生活はよかった。だから人々が移ってきたということ

図4 大都市・地方の行政投資格差（三大都市圏）



があります。

b. 「国土の均衡ある発展」と「都市分散策」

問題はここで所得が平等化したことは何が原因なのかということです。これは一概に言うことは難しいのですが、一つの可能性として、これは「行政投資」と言えますけれども、基本的には公共投資です。1人当たりの公共投資です。ここで1があります（図4）。このところに1の線をずっと引きます。1より上のところは大都市のほうが1人当たりの公共投資が地方より大きかった時代です。これを見ると、70年代初頭までそういうことが続いています。そこまでは政府がやる公共投資は1人当たりで計算する限り、大都市のほうに余計に投資しました。これは大都市はどんどん人口が集まってくるので、道路も造らなければいけないし、寝る場所も造らなければいけない。田舎は基本的に農業が多かったわけですから、そこにやることはしないではないかというので、大都市にどんどん投資し

た。

ところが70年代初頭から逆転しました。1人当たりの公共投資は田舎のほうが多いという時代に入ってきました。これは1人当たりの所得格差が70年代初頭に急に地方と都市の間の格差が縮まったことと妙に符号している面があります。しかも道路を造るとか新幹線を造るとか、地方で公共投資をやるとするのは、恐らく地方の代議士さんはそこに道路ができることによって地方の都市が活性化して、これからいろいろな工場ができていくということを望んで造っているのだらうと、素人目でそう考えます。新幹線ができれば、そういうところが栄える。そういうことを望んでいるのだらうと考える。ところが実際は道路や何か造ったりするそういう公共投資は基本的には地元の農民に職を与えるためです。つまり、農民はやることがないから、そこに土建屋さんがいろいろ仕事を持ってくると、とにかく道路工事がある。それがなければ食っていけないから、そういう仕事を公共投資でどんどん持ってきてくれというのが、ここの中心です。

だから常識的に見ると、みんな生産力を期待してやっているように見えるし、当初はそうだったけれども、ある時点から多くの公共投資がその場暮らし、自転車操業的な農村の生活を支えるために行われるようになってきたということがあります。

そうすると、物事をあまり単純化してしまっただけとはいえないけれども、74年ぐらいを境に地方に対して1人当たりのお金がずいぶん政府によって注ぎ込まれるようになって、それが地方の発展というよりは、むしろ地方への再分配政策として行われるようになってきました。それが所得の格差を大幅に縮小しました。要するに政府による再分配によって縮小して、大都市と地方の本当の生産性のギャップを隠してしまった。地方にいと本当は生産性は低いのですが、たくさんのお金が政府から流れ込んでくるから、けっこうそれなりにいい所得があるという感じになってしまう。そういう変化が起きた。それが大都市に対する人口の流入を止めて、それで経済成長率を下げたという筋書きが、ある意味では仮説として成り立つわけです。

つまるところ、では74年に何が起きたのかということです。74年にオイルショックが起きたのですが、たまたまその前には強烈なブームがありました。田中角栄氏が首相になって『日本列島改造論』という本を出した。そのころ「国土の均衡ある発展」というスローガンが大々的に叫ばれるようになった。ということは、60年代に経済成長が起きて大都市は十分いい思いをしたではないか。その増大した生産力を原資に、そのお金を集めて地方にばらまいて、地方に投資すれば、第2の東京、ミニ東京ができるのではないか。そして地方も豊かになれるではないかという考え方が、「国土の均衡ある発展」というわけです。だから日本中にミニ東京をつくっていいということ。その考え方が大々的に始まったのがここで、それを推進したのが田中角栄さんです。ということは、ここの高度成長への反動としてそういう動きが広まったと言えるかもしれません。

「全国総合開発計画」があって、そこが道路の配置を決めたり、鉄道の配置を決めたり、全国的な公共投資の配分をつかさどる制度で、それが60年代からあったけれども、74年ぐらいから「国土の均衡ある発展」ということを強力にうたいあげ出して、資源配分を始めました。

ほかにも、たとえば鉄道はJRがまだ国鉄と言った時代は、東京で上がった料金収入を使って、国会議員が次々に地方に赤字の路線をつくっていくということを大々的に行いました。これもこのあたりです。それからコメの逆ざやといって、農民には高い金でコメを買うけれども、都市には安く売る。その差額は税金で埋める。税金ということは、基本的には都市からの税金で埋める。そういうことも行われました。

だから73年以降は日本全体が「国土の均衡ある発展」が望ましいという仮説のもとにさまざまな政策を組み立ててきた時代だと言えると思います。それが規制に関しても言えるし、先ほどの全国総合開発計画みたいなもの、ひいては公共投資の割り振りについても言えるし、米価についても言えたし、国鉄の路線の拡充についても言える。とにかく大都市からお金を取って地方にばらまく。それが70年代前半から行われた政策です。「国

土の均衡ある発展」というスローガンです。

僕は86年に日本の大学に戻ってきて、そのとき政府のことに関係することになったら、どこでも「国土の均衡ある発展」というスローガンを聞くわけです。こんなばかなスローガンはない。経済が成長すれば、1次産業から2次産業に成長するわけです。そうしたら当然農村地帯から工業地帯に中心が移っていくし、今度は3次産業が中心になって、都市が中心になる。そうしたら人口は都市にまた移っていくに違いない。だから国土は不均衡に発展するのが当たり前で、均衡を保って発展しろというのは、発展するなどと言っているのと同じことではないかということをいろいろな人に言いました。

そこで東大の都市経済学の権威の金本良嗣さんに、こういうことをだれが言い出したのか。そういう理論家がいたら論文を読ませてもらいたいし、必要なら反論を書きたいと言ったら、彼は、そんなことをまともに言うインテリがいるわけがないではないかというわけです。要するにこれは国会議員の考え方なんだ。国会議員は地方から選ばれているから、国会議員にとっては「国土の均衡ある発展」と言わなければ、地元で金が落ちてこない。だからこれは国会議員の発想で、まともなインテリが言うスローガンではないと言われて、なるほどと思ったわけです。それにしてもこれがさまざまな政策の根幹に据えられたというのがこの30年間の歴史であると言えると思います。

先ほどの構造改革の話に戻ると、結局、生産性の低いところから高いところに資源が流れていくのを過去30年間止めていたわけです。それは日本全体がおかしくなる。しかもそれが都市間の競争の時代を迎えて、まさに日本の大きな都市が国際的に競争力をつけなければいけないという時代に都市から資源を奪って、地方にその資源を配分してきた。それがまず問題意識です。

実はこれだけではなくて、間違った政策が70年ぐらいから行われました。それは何かというと、「都心分散策」という概念です。どういうこと

かという、たとえば1970年までは東京の建物は高層ビルは一切禁止されていました。丸の内にまだ幾分残っていて、6階か7階建てのビルがありますけれども、その高さが最大の高さだった。要するに日本のビルには高さ制限があって、それ以上高いものは建てられなかった。それは理由は恐らく地震のためです。耐震構造が造られないということで、高さ制限がありました。だから東京はニューヨークと際立って違った景観を持った都市だったわけです。ある意味ではワシントンは今でも高さの制限がされているところですから開放的でない町ですけれども、ワシントンと似たような印象を与える町でした。

ところがこのあたりでコンピューターが発達して、地震が起きたときにどういうふうに震動が建物の中を波及するかというシミュレーションを行うことができるようになりました。それでフレキシブルな建て方をすれば十分耐震構造を持った建物ができるということになって、それで高さ制限が外されて、霞が関ビルができた。それが1970年です。

そこでおもしろいことが行われたのは、高さ制限がなくて、東京でいくらかでも高いビルを建てていいということです。その規則を考えた人たちの心のなかを読み取るのは非常に難しいのですが、そんなにたくさんの従業員が都心に集まってしまったら鉄道が混雑してしまうだろう。道路も満杯になってしまうかもしれない。要するにインフラストラクチャーに対する負荷が非常に大きくかかってしまう。だから高さ制限を外してそのままにしておいたら、とんでもないことになる。都心が爆発してしまう。だから代わりに都心の爆発を防ぐ手立てを講じなければいけないというふうに考えた。それが容積率制限です。

容積率制限というのは基本的に言えば、建物が建っている敷地面積とその上に建つ建物の床面積の合計の敷地面積との比率です。だいたいの見当として、大手町の容積率は10倍あります。今度の丸ビルの容積率は13、敷地面積の13倍です。エンパイアステートビルが30を少し超えています。ニューヨークの現在の最大が20ぐらいです。当時はとても10もいかなかった

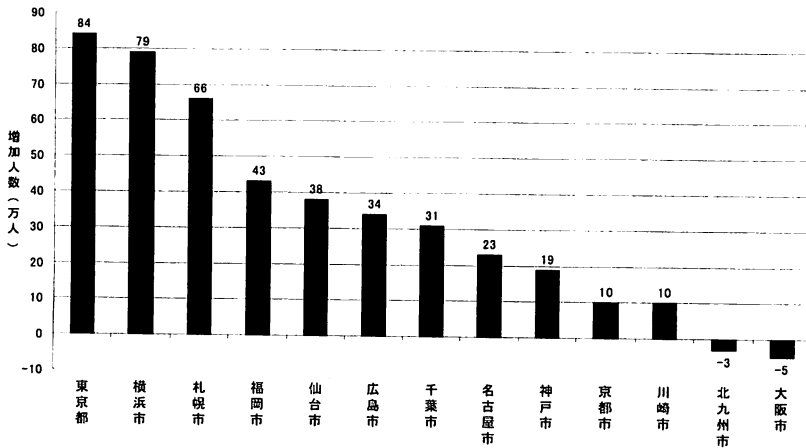
のですが、容積率を下げました。

その容積率の制限の仕方はどうしたかという、常識的に考えると、交通機関の存在の仕方、あり方に応じてフレキシブルに変えることを都市計画の人は考えて、方程式を作って容積率を決めたのかと思ったのですが、実態を聞いてみると、都市計画の人はそういうことはぜんぜん興味がないう。都市計画の人というのはいろいろなところへ行って、住民運動の手伝いをするこゝばかりに興味があつて、肝心の計算はあまりしないわけだ。それで都市計画の人は何をやったかという、従来の高さ制限をフルに使つて建物を建てたときに容積率はどのくらいになるかというのを各地で調べて、その容積率を機械的に規制として残した。それが70年代に行われたことだ。

ところがそれからこの容積率という道具がある意味で都心の集中を抑制する手段として使われるというふうになつて、このあたりでは経済の人はほとんど出番がなかつたわけですけども、都市計画の人とか法律の人が「都心分散策」という政策の道具として使い始めた。「都心分散策」というのは、言つてみれば非常に簡単な考え方だ、放っておけば都心が混雑して大変だ。だからなるべく分散するようにしなければいけない。一方で都心の容積率は低めに抑えて、郊外の幕張とか池袋とか横浜のみなどみらいにお金をつけて分散を促す。そういうことをすべきだということを出した。これも容積率という政策手段が手に入つた1970年から基本的に始まつたと思つていいと思います。

「国土の均衡ある発展」というのはある意味では政治家の気持ちとしては理解できないわけではない。そういう気持ちになりたいという人の気持ちはよくわかります。それからある程度それによつて得をする既得権の集団というのもわかりますけれども、「都心分散策」のほうは誰かの利益を守るというよりは、都市計画の人たちのイデオロギー—とか、理想論—というものを関係ない人にまで押しつけてきたという側面があつて、もともとこの理屈の存在意義があまり明確ではない。もしこれが通勤施設とかイン

図5 昼間人口増加数（1965年—1990年）



フラの混雑を防止するためならば、その混雑を直接抑制する政策はいくらでもあるはずで、何も容積率で規制することはない。後で述べますけれども、いろいろ方法はあるはずです。

それからエネルギーを使いすぎるといふのならば都心に集中したほうがいいに決まっているわけです。遠くに住んで、みんな通って、むだに電気を使ったり、たとえば渋谷と大手町を車で行ったり来たりしてガソリンを使うのはばかげた話で、全部集中したらエネルギーの消費量ははるかに少なくてすむわけです。だからもし容積率制限に目標があるとしたら、何が本当の目的であるかということを明確化して、その政策を達成するためにもっとも直接的で有効な手段を使うべきなのに、言ってみればたいへん迂回な手段である都心の集中自体をも妨げて、全部分散を促してしまった。そういう方法をとったわけです。

この「都心分散策」は基本的には都心のオフィスの床面積の供給を少なくしてしまって、香港とか上海などの競争相手に比べて、時期によりますけれども、基本的には不必要に床当たりの賃料を高くして、そして外資が

東京にオフィスを置いておくわけにいかないというのでどんどん外へ出て行くという情勢を促してしまったと言えると思います。

したがって、もしオフィスに外資系の会社や日本のオフィスが都心を有効に使おうと思ったら、混雑を何らかのかたちで制御することができさえするならば、できるだけ床面積を多くして、そして床面積当たりの賃料を安くすべきということが言えると思いますが、それがなされなかった。

そうすると都市中心の時代にあって、日本は「国土の均衡ある発展」と「都心分散策」の二つの政策によって都市の機能を非常にいびつなものにして十分発揮してこなかった。これを直すことが、まさにいま必要とされる構造改革にもっとも重大なことです。これを実現することが日本を恐らく再生させるきっかけになるのではないかと思います。そこでこれからその方法を論じようというわけです。その前に、東京がなぜ成長したのかということをお話ししようと思います。

2. 東京はなぜ成長したか

a. 3次産業の成長と都市化 ⇒ 多極集中

東京の一極集中が起きたということがよく言われます。これは高度成長のピークが1965年からバブルのピークの1990年までの25年間を取ったものです（図5）。基本的に日本の大都市が伸びたときですけれども、これを見てみるとわかるのですが、福岡も大きくなっているし、札幌も大きくなっているし、仙台も広島も大きくなっている。関西地区でも神戸や京都は大きくなっていて、結局、一極集中ではないんです。多極分散、多極集中と言えるような状況です。これはみんな政令指定都市ですから100万以上の都市ですけれども、そういうところはみんな大きくなっています。小さくなっているのは50万以下の都市が沈んでいったので、50万以上の都市は基本的にみんな多くなっている。これが日本の戦後の都市成長の根本的な事実です。

「一将功成って万骨枯る」という言葉があります。1人の将軍が偉くなって、兵隊はみんな死んでしまうということがありますが、一極集中というときにはそういう印象を持っています。東京だけがよくなって、ほかの日本の町は全部つぶれてしまったという印象を持っていますけれども、そんなことはとんでもない。日本の中枢都市はみんな大きくなった。そして東京もその一翼を担って大きくなったというのが、まず第一に認識しておくべきことだと思います。

ところが東京にはやはり特別な理由もあります。それは何かというと、小さくなった町を見ればいい。北九州は私の出身の町ですけれども、品よく言えば、ここは製鉄の町、鉄の町でしたから、鉄が相対的に重要でなくなったことによって町がつぶれていった。もう少し都市経済学的に言えば、北九州というのは福岡県のなかに福岡市と北九州と2つの大きな都市があって、私の子どもころの1950年代で北九州市は人口が100万人を超えていましたが、福岡市は60万人以下でしたから、福岡市なんて全くの田舎だと思っていました。小倉とは言葉もぜんぜん違うわけですが、小倉は豊前国で、向こうは筑前で、言葉がぜんぜん違う。何とかばってんとか、そうしてくさとか、そういう言葉はわれわれは使わないんです。たまたま県庁所在地だから町として存在していると思っていたけど、いつの間にかこっちのほうが大きくなってしまって、向こうはもう見る影もない。

都市経済学的にはもう一つの理由は、恐らくこっちは全国たぐいまれな便利な空港を持っていた。こっちはないんです。少なくともずいぶんたってから1週間に1度東京に行ける飛行機ができたという調子で、しかも非常に不便。そうすると、どこかの会社が九州に拠点を作ろうと思ったら、それは空港の便のいいところに作ります。それがあんなに差がついたということです。

それから、本当はそれにもっとプラスアルファがあるのではないかと思います。要するに北九州というのは暴力団の町なんです。今でもゴルフ場に暴力団の親分を入れないという、そのゴルフ場のおやじは翌日布団の

中で撃たれて殺されてしまう。その犯人は捕まるけど、暴力団自体は捕まらないで、何年かしたら釈放されて、何千万かの褒賞金が支払われるという社会です。今年も春に市会議長の家に銃弾がぶち込まれたし、大変なところですよ。

いいことは、全国のこういう都市はみんなアジアのマフィアが侵入してきていますが、北九州市だけは中国のマフィアも台湾のマフィアも入っていない。地元のマフィアが強力だから、とてもじゃないけど入る余地がない。そういう特殊な事情があります。

大阪の衰退もちょっとそういう事情があるのかもしれませんが。ただ大阪は空港が伊丹という非常に便利なところがあるし、福岡うんぬんの話と違います。そうすると大阪は何かというと、これが問題です。大阪の衰退の理由はいっぱいあると思いますけれども、ぼくがここで言いたいのは、大阪の衰退の一番大きなことは、この期間、本社が大阪から東京に移ってきたということです。

たとえば日本生命は大阪に本籍地がありますけれども、実質的には全部東京に移って、10年ぐらい前に社長さんにうかがったときに、週に1度日帰りしますとおっしゃっていました。それから住友銀行も大阪が本店でした。私の中学、高校時代の友人が、たまたま住友銀行の専務までなって大出世したのですが、その男はずっと東京でした。最初から東京で、専務になる寸前、常務のときに大阪本店営業本部長を単身赴任で2年間やりました。新地のすぐそばにマンションを会社に借りてもらっていました。それでちゃんと本社に勤めたというみそぎが済んで、専務になった。要するに住友銀行も実質的に全部大阪の銀行ではなくて、東京の銀行なんです。だからそういうふうになって、名前も全部移した会社もずいぶん多い。松下みたいな残っている会社もあるけど、多くの会社が本社を大阪から東京に移しました。

その原因は何かというと、これは恐らくは、そもそもなぜ本社が大阪にあったのかということから問い直さなければいけない。戦前は日本は二

眼レフ構造と言われて、大阪を中心とした西日本経済圏と東京を中心とした東日本経済圏の二つがあって、それぞれが取引をしていたのですが、なぜ西日本経済圏があったかという、私は九州にいたからよくわかるのですが、1961年に大学に入ったときに東京に汽車で行くのに20時間かかりました。大阪までは8時間です。1960年よりもっと前の人たちは20時間よりもっとかかりました。それが垂直な背中で、しかもばい煙ががんがん入ってくる汽車で、片道20時間で、会議をして、また戻るわけです。それで九州の人にとっては、東京の本社に行くというのはまず無理です。ところが8時間ならば、日中我慢すれば、あるいは夜行で行けばそれはどうということはない。仕事をして、また夜行で帰ってくればいいわけで、ぜんぜん違います。だから九州や四国の人にとっては、商取引をするにしても、本社に行くにしても、大阪を中心とした西日本経済圏で仕事をするということは大変意味があるわけです。

同様に、遠くて東北の人が大阪に来るなんていうことは考えられなかった。そうすると、ある意味で当時の日本の交通費、あるいは交通技術を前提とすると、日本は一つの経済圏にしておくには大きすぎる。だから2つの経済圏がどうしても必要だったということが言えます。そのために大阪がもう1つの中心地であったのが、ちょうどこのころ飛行機がガンと発達して、新幹線が64年に開設されて、都市間の輸送がグンと便利になった。当時3時間ちょっとかかりましたけれども、新幹線で東京と大阪が結ばれば、もちろん岡山からも東京に行くのにぜんぜん楽になります。それから飛行機がどんどん使われるようになる。そうすると結局、全国に東京から日帰りができるようになって、もう西日本経済圏の役割は終わった。それで本社が移ってきて、東京が栄える。これが東京が栄えた第2の理由ということが言えます。

繰り返して言いますが、一極集中というのは、一将功成って万骨枯るではなくて、数将功成って大阪枯るなんです。大阪が枯れて、50万以下の都市も枯れた。それが現実の日本の都市の興亡の姿だということがで

きます。東京は確かに特殊な理由があったけれども、それはほかをいじめで大きくなったのではなくて、大阪を吸収して大きくなったという側面があるわけです。ほかの町はほかの町なりに大きくなったという側面があります。

これはちょっと考えればわかるけど、実はこういう町が大きくなったのも、基本的には交通費の低減です。福岡で、たとえば私の高校時代の同級生で、おやじが家の配線工事をやっていました。小さな会社でしたけれども、おやじが高校生のときに死んでしまいました。18歳だったけど、とにかく家を継がなければいけないというので学校に相談したら、もう働け、卒業させてやるからというので、それであまり学校に来なかったけれども、家を継いだ者がいます。毎日自転車に乗りまくって仕事を始めたわけです。いま会うと立派な会社になって、たとえば鹿児島のゼネコンが団地を造ったりすると、その配電を全部請け負っています。

昔は小さな会社だったということを知っているから、お前、どうやってそういう仕事を取るのかと聞いたら、それは簡単だ。ゼネコンも支店を福岡に持っているし、うちも支店を福岡に持っている。だから商談は全部福岡でやるというわけです。要するに、昔は行くのも遠いし、通信も費用がかかったから、鹿児島や北九州は別な経済圏だった。今や交通は簡単だし、通信は楽だから、福岡に商談の機能を全部集中させて、九州全体が一つの経済圏になっている。もちろん東京でやるべき大きな製造業の仕事みたいなものもあるだろうけれども、配線などは全国市場ほど大きなものは必要ないから九州ぐらいの大きさがいい。そうすると仙台とか広島も似たような理由で、小さな町が機能していたものを全部吸い上げて、大きな町がその分担をやっていると考えることができます。そうすると大阪の機能を東京が奪ったのとまったく同じ理由で、こういう都市も地方の50万以下の都市の機能を奪って大きくなっていったということが言えると思います。

3. 集積の利益—集積が集積を呼ぶメカニズム

a. 情 報

そこで都市が大きくなっていくと何が起きるかということを見方を変えてお話ししたいと思います。一般的に都市が何のために存在するかということを見ると、いろいろ理由はあるでしょうけれども、一番大きな理由は face to face contact ができるということのメリットが非常に大きいからみんな都市へ行くわけです。もし face to face contact がいらんなら、メールでもいいし手紙でいいしファックスでもいい。それですごく安い田舎に住んでコミュニケーションを図ればそれですむはずです。

ところが実際は面と向かって話をするということで、われわれは基本的には動物ですから、書いたものよりもはるかに多くの情報を得ているわけです。相手の顔を見て、これはこれ以上説明する必要がない。もう十分わかってもらった。あるいはこれはちょっと疑問の余地が残る。後でもう一回話しておいたほうがいい、あるいは上司にもう一言声をかけておいたほうがいいかもしれない。そういうことが微妙な表情を見てわかる。その face to face contact ができることが都市の存在意義だということが言えると思います。

ということは、今まで必ずしも face to face contact でなければならぬことまで都市でやっていたことが、たとえばメールが発達して都市から離れていくことができる。しかし、最後に都市のなかには face to face contact でないとやられないようなことが起こるし、そういうことはますます増えていくという状況なわけです。そうするとそれは集積していれば集積しているほどいいわけです。

その例として挙げたいのは、いくつかあるのですが一つは、ソロモン・ブラザーズが日本に入ったときに、六本木の森ビルのアークヒルズができたところで、そこにオフィスを構えたけれども、行った途端に、あ、これ

は失敗だと思ったというわけです。それは当時、地下鉄の六本木駅からは15分ぐらい歩かなければいけないし、赤坂見附からも15分ぐらい歩かなければいけない。だから地下鉄が使えないから、結局みんなタクシーで行く。そうすると混み合う。したがってどこのお客さんのところに行くのにも時間がかかる。これではしょうがないということで、アーバンネットという大手町のビルに移った。そうしたら前と大違い。同じビルの中に野村證券があるから、ビルの中でずいぶん仕事ができるわけです。

ソロモン・ブラザーズはわれわれみたいな個人を相手にしない機関投資家ですから、年金ファンドとかそういうところを相手にするわけですが、大手町の周りにはそういう金融業が山ほどあるのでお客さんのところにみんな歩いて行けるわけです。またそれが無理ならば、今まで15分歩いて地下鉄に乗っていたのが、真下に5本の地下鉄があってどこにでも行ける。これで、たとえば4000万とか5000万とかもらってストックアナリスト、ハーバードを出ている Ph.D.とかそういう人が、1日3軒のお客に会えるか、8軒のお客に会えるかではまるっきり違うわけです。会社にとってはせつかくそれだけ高い金を払って雇っている人が、3倍働いてくれるかどうかの違いがある。そうすると、face to face contact が重要である限り、できるだけ近くにみんないる。そしてたくさんのお客さんに会えることが非常に必要な状態になるわけです。

たとえばそのストックアナリストは朝7時ぐらいに会社に行って、業界紙など自分の専門とする分野の仕事を読んで、今日はどの株を推薦しようかということを決める。10年ぐらい前に聞いたときには、ソロモン・ブラザーズの場合、日本人のストックアナリストは1人で、あとは全部外国人でしたが、みんな日本語の文献を読んで推薦を決める。そして8時に朝礼をやって、8時半にセールスマンを呼んで、今日はこれ売る。理由はこうこうこうだと。そうすると大手の機関投資家のところにセールスマンが走って行って、きょうはこれに投資してくださいと、それこそ僕らが聞いたら気が遠くなるような何十億とか、そういう額を投資してくださいと言

うわけです。

そうすると、それで聞くこともあるし、もう少し詳しく知りたい。ストックアナリスト自身の話が聞けないだろうかということがあります。そうするとストックアナリストがすぐ出掛けていって説明する。それで商談として何十億というものがパッと決まってしまうわけです。それは説明できる人をすぐ呼んで、面と向かって話を聞きたいという動機があるのは当然理解できる。そうすると、集積することによって何がいいことかという、人々の時間を節約しているわけです。会社は確かに高い賃料を払わなければいけないかもしれないけれども、その分、自分の従業員たちの時間を大幅に節約できる、賃金を節約できるという側面があります。ですからできるだけ人が集まっているところに行けばいいし、自分が行くこと自体がほかの人に便益を与える。それが集積の利益です。

たとえば渋谷と大手町ではバブルの後と前もオフィス賃料は2倍違います。もちろん大手町のほうが2倍高い。そうすると渋谷にオフィスを持っている人が大手町にオフィスを移すということはオフィス賃料が倍になるから、ほかによほどいいことがなければ移るのはばかばかしい。そのいいことは何かというと、従業員の時間の節約ができれば行く価値があるかもしれない。ではどのくらい節約できれば行く価値があるのかというと、それを計算してみました。それは人はどのくらいのオフィススペースを使うか、設定として年俸800万円で、会社が800万円ぐらいマッチするだけの社会保障とかそういう費用をいろいろ負担していると考えて、1600万円ぐらい1人負担していると考えます。それが平均であるとする、1日1時間節約できれば渋谷から大手町に引っ越ししてもいいという計算ができます。

ただしこれは平均1時間だからけっこう大きな額だと思います。ですから業種によってそれが価値があるところとないところがあります。実際問題として見ると、たとえば日本を代表するような大きな企業が必ずしも大手町にいない。たとえば日立は御茶ノ水に本社があるし、ホンダは青山1丁目ですし、ソニーは品川ですし、トヨタは東京本社は水道橋で、大手町

ではない。大手町にあるのは金融業と新聞社です。日経もあるし読売もあるし、サンケイもあります。要するに大会社といえども高い賃料を払うのに躊躇しています。だけど取引が多くて、ほかの会社と十分会う必要があるという会社は、高い賃料にもかかわらず大手町に移るということです。そしてそういう集積のある場所により多くの会社が集積すれば、それはほかの会社も得をするということがあります。

b. オフィス機能サポート業

ほかにも集積のメリットはいくつかあります。たとえばオフィス機能サポート業というのがありますけれども、ある程度町が大きくなるとオフィスをサポートする業種が育ちます。たとえば国際的な公認会計士の会社で世界的に有名な会社が4社ぐらいあります。その日本の法人では、たとえば日本の会社がケンタッキーに工場を造るか、それともジョージアに工場を造るか迷っている。それぞれの州の税法が違うから、どちらに造るかでどのくらい差をもたらすかということに関心がある。ふつうだとアメリカの各州に行って調べるのだろうと思うけれどもそういうことをする必要はなくて、日本支店の人はアメリカの専門家たちと親密なコンタクトをいつも取っているから即座に調べてくれます。お金は取るけどきちんとした報告書を出してくれます。

これが大阪だとそういうものがない。東京だと十分な集積があるから、細かいところまでやってくれる会計会社のサービスがあるけど、大阪ではそれだけの集積がないから無理です。そうすると、わざわざ東京から飛行機でそういう人に来てもらってやることになります。そうすると時間をアレンジするとか何とかいろいろ手間がかかるということがあります。だから集積というのは、ほかにもあるけれども、基本的には face to face contact で情報を得られるということが大きいわけです。

4. 集積の弊害

a. 価格機構を用いた混雑の是正

いま利益のことばかり言いましたけれども、集積には弊害があるのではないかとされていますので、その集積の弊害についてお話ししたいと思います。集積の弊害というと、ふつうは地価が高くなること、もう一つは交通の混雑が挙げられますが、私がここで言いたいのは、本当の集積の弊害は交通の混雑であって、地価が高いことではないということです。後でその混雑対策についてお話ししようと思います。

それを考えるには、たとえば日比谷公園を考えてみたいと思います。あそこには宮城前広場というのがあります。これは人の趣味にもよるかもしれないけれども、このくらいの高さの松がずっとありますが、あれはだれの役にも立たないものです。なぜふつうの公園にしないであんなものを置いておくのかと思うのですが、松の剪定業者の利権があって、それが政治と深く結びついて変えられないというわけです。だからそういうところをちゃんとして、だれでも行って楽しい公園にすると、日比谷公園はいらなくなるかもしれない。

東京都の知事がたまたま今のように効率主義の人ではなくてのんびりした人で、東京都はこれはいらない、だれでも使いたい人が使っていい、これは人民広場だと宣言すると何が起きるかという、まず当然ホームレスの人がみんな来て、テントを張る。今度は、合法的に住んでいいというのだから小屋を建てる人も出てくる。最初は先着順で来るだろうけど、そのうち自分のほうが必要度が高い、どうしてもここに居なければいけない、朝早く行かなければいけないからという理由で押し分けて来る人がある。そのうち北九州あたりからそういう人がやってきて、暴力で押しのけて入ってくる。結局いつまでたっても、だれがどうやって使うかということが確定しない。それが混雑という状況です。需要量のほうが供給量よりも超

えているのにそれを調整するメカニズムがない。需要量が供給量を超えているのに調整できないで、押し合いへし合いをやっているという状況が混雑という状況です。

それに対して知事が、これではいけないというので、入札することに決めた。入札して一番高い金を払ってくれた人に日比谷公園の土地を受け渡すことにする。そうするとどうなるかというと、東京中の不動産屋がどういうテナントを入れたらいいか。あのテナントはばらばらにオフィスがあるからまとめたらいいだろうとか、これを何階に入れて、もう一つを何階に入ればお互いに助かるから、結構テナント料を払ってくれるかもしれないとか、いろいろなアイデアを考えて、一番うまいことを考えた不動産屋が落札する。そしてそこにビルが出来上がってくると、世界に冠たる会社がずらっと入った、非常に能率的な土地の利用方法が行われることになる。

その結果何が起きるかということ、落札した会社はものすごく高い地価を払ったわけですから当然地価が上がります。ということは、先ほどの需要量と供給量のギャップを価格の上昇で埋めて、最終的にはそこが効率的に使えるようになるわけです。

これは一見非常にいいことのように思えます。たとえば消費者余剰とか生産者余剰ということを皆さん習ったと思いますけれども、そういう概念からすると、この土地はもっとも有効に使われたのだから、大きな目で見たら、日本全体の観点から見たらこれは非常にいい使われ方をしたということになる。ところが別な観点からしますと、この結果、だれが得をしたのかということです。日本を代表するような企業のテナントが得をしたのかということ、テナントは高い賃料を払っているから必ずしも得をしていない。では不動産屋が得をしたかということ、不動産屋は賃料は高かったけれども、落札するときにすごい金を払っているから、これもそこそこあまり儲けていない。だれが得をしたか。東京都がめっちゃくちゃに得をした。地主が得をした。

これがたまたま東京都だったからいいけれども、森ビルの社長かもしれないし、どこか個人が持っている土地だとしたら、その持ち主が得をする。なぜその持ち主がそんなに儲かるかというと、上で働いているテナントの会社が一生懸命働いているから儲かるわけです。都市というのは皮肉な話でそういう仕組みになっています。みんなが一生懸命働く地主が全部得をするという仕組みになっています。だから地価が上昇することに対してみんな憤慨するわけです。地価は絶対上昇してはいけないと考えるわけです。

ではそれへの対策は地価を上昇させないようにして、高さ制限とかいろいろやって、非効率に土地を使うことにして、スーパーな金持ちをつくらないということにすべきなのか。それとも最大限有効に使って地主を儲けさせて、そのうえでその地主の儲けを税で取り上げて、国民全体がその利益を得る仕組みにするか、そういう問題があります。

土地のキャピタルゲインの課税の仕方はいろいろ難しい方法があって、学習院大学の岩田規久男さんや私自身が、それに対してどうやると合理的に税を取れるかという提案をしていますけれども、税の取り方の工夫をすることがこの問題では非常に大切です。基本的には効率的に使って、しかもそこからの成果をみんなで共有するという仕組みを作るべきだろうと思いますが、そうだとすると、結局価格機構で使うことになります。それでは鉄道の混雑に対してどうするかということを、あと残り少ない時間でお話ししておしまいにしようと思います。道路のこともありますけれども、それは外します。

5. 混雑対策

(1) 通勤鉄道混雑

鉄道はピーク時の30分とか1時間に非常に混雑します。これをどうしたらいいか。結局、混んでいるときだけ料金を高くすればいい。それをピー

クロード・プライシングと言います。これは学者は昔から言っていたけれどもできなかったのですが、今はできるようになりました。その例はワシントン DC の地下鉄です。ワシントン DC の地下鉄はプリペイドカードを入れると、ピーク時にはたくさんお金を引かれて、オフピークにはあまり引かれないという仕組みになっています。それを東京でも利用することはいくらでもできます。そうするとピーク時に乗らないで、オフピーク時に乗るということになります。

しかし、ワシントン DC のやり方は2段階なので、それはあまり効かない。本当のピーク時の人は1時間も早起きして安い時間帯には行かない。5分か10分なら早起きしてもいいけど、1時間早起きはいやだ。それなら高い料金を払ってもいいと思ってしまう。だから1分おきに料金を変える。ピークのときは高くして、自動的に差し引かれるから1分おきに安くなる。だから5分でも10分でも早起きすると助かる。そういう仕組みにする必要があります。その代わりどうするか。オフピークは基本的にただにする。がらがらになっているときに1人乗ってきても混雑しないので困らないわけですから、オフピークはただにする。

そうするとどういうことが起きるかということ、ピーク時に乗るのはばかばかしいから早く東京駅に来て、本屋に行ったり、靴を磨いてもらったり、朝飯を食ったりする。ひょっとしたらスポーツクラブに行って、それから会社に働きに行くという人がいっぱい来るかもしれない。オフピークの昼間は家庭の主婦がどんどん銀座に買い物に来る。何しろ交通料はただですから。それからいま新宿のラーメン屋で働いているお兄ちゃんはだいたい中野あたりに住んでいる。それは通勤費の節約です。これが安くなれば、ラーメン屋は午後から働くわけですから、ただで行けるから八王子に住んでもかまわない。そういうことをすると土地利用が活性化するし、丸の内あたりはホテルはいくらでも開設していいし、夜もお客さんがどんどんやってくるということになる。このピークロード・プライシングが混雑に対するファースト・ベストの開放です。それをやったら容積率制限をや

る必要はない。混んでいるところで高い料金を取るわけですから、容積率制限をする必要はないわけです。

セカンド・ベストは時間がないので省きます。サード・ベストです。サード・ベストは容積率ですけれども、混んでいるのに対して料金を取れないとしたら、床面積を制限して都心に企業が立地しないようにしようというわけです。そうすると何が起きるかという、まず時間帯で人を動かそうということは一切できない。ピークの利用を奨励することはできない。さらに、たとえばサーバーだけ置いている会社は従業員を雇っていないから交通混雑に貢献していないわけですが、床面積が制限されているから高いオフィス賃料を払わなければいけないから、むだに制限されている。

それからいま皆さん聞いていると思うけれども、新しいオフィスビルができると古いオフィスビルはどんどんいらなくなって、それをストレージの会社にしようというのがたくさんあります。マンションで荷物が多すぎるから、それを置いておこうというわけです。昔は何年か箱に入れて倉庫に入れる。それで金を取っていたけれども、今はそうではなくて、行けばいつでも開けられる。それが都心の古いオフィスの利用法としてはやっていますけれども、これは通勤客はぜんぜんつくり出せないから床面積当たりの高い料金を取る必要は何もないわけです。そうするとこれもピークロード・プライシングだったら結果的に都心に立地するのは安いけれども、容積率制限だとそういうものは高くなる。

それで容積率制限で一番の副作用は、オフィスを作らないためにやった容積率制限を都心のマンションにまで当てはめてしまったことです。マンションができればその分通勤客が減るわけですから、むしろ補助金をあげたいぐらいのものですけれども、それが同じ規制で床当たり非常に高いものになってしまっている。だからごく最近まではマンションは都心ではなかったわけです。ニューヨークなどでは都心に住んでいる人はいっぱいいますけれども、東京は世界に冠たる長時間通勤の国になってしまって、都心に人がいない。外から入ってくるわけです。

マンションに関してはもともとの通勤混雑に貢献しない。むしろ緩和しているのだから特例を設けて大いに大きくするというのをやればいいわけです。しかし、そんなことをしなくても、もしピークロード・プライシングだったら初めから自由にできる。もしどうしても容積率制限をしても、少なくともマンションに対してはこういうことをやる必要があります。だからこういう混雑に対する直接的な対策をすると、都心の抑制策を講じなくてもすむことになります。

ま と め

それでいよいよまとめですけれども、東京が伸びた理由の一つは、大阪を犠牲にして東京は伸びた。その背後には交通費が低下したことがあると言いました。それから地方の中核都市が大きくなったのも、交通費が低下して、周りの小さな町がいらなくなってしまったということを言いました。ところが極端な話をすると、世界中の航空料金が安くなって、しかも飛行機でニューヨークまで1時間で行けるという時代になったら東京はいらないのかもしれませんが。みんなニューヨークに直結されて、ニューヨークだけでやっていけるのかもしれない。そういう時代は先かもしれない。しかし、すぐ目の前に迫っていることです。

大阪は本社機能がなくなって東京だけですむようになった。そうすると、上海、香港、東京、ソウルのどれかはいらなくなるのではないかと。要するに今まで西日本経済圏、東日本経済圏といって、それぞれが交通費の関係で自分たちの経済圏があったけれども、今やどこの町もすぐそばです。そういう町が完全に競争的な状況に入ったときに、都市の基本的なインフラを充実させ、床面積を十分増やし、交通混雑をきちんと抑制するという政策をとっておかないと、東京が第2の大阪になってしまう可能性があります。東京が築いている東アジアにおける優位な地位を守ろうとするならば、過去30年間の政策を大幅に転換して構造改革をやって効率的な町

にすることが、恐らく東京だけのためではなくて、東アジア全体のために役に立つのだらうと思います。

どうも長い時間、ありがとうございました。(拍手)

質 疑

司会者 八田先生、どうもありがとうございました。質問を受け付けたいと思います。質問のある方は手を挙げていただきたいと思います。マイクをお渡ししますので、ご所属とお名前をよろしく願います。

質問者 八田先生、たいへんおもしろいお話を聞かせていただいてありがとうございました。経済学部の小椋でございます。最近仕事で中国の都市に行く機会が2、3度あったのですが、北京に行って非常に驚きました。北京は、まだ東京のように地下鉄が整備されていないとか、いろいろな問題はあっても、急速に突入しつつある自動車時代に、十分に対応できるインフラを備えていることに圧倒されました。北京が将来起こる物流の問題をクリアできる能力を備えているのに対して、東京だけでなく、日本の大都市で物流の問題をクリアしているところはない気がします。その一番大きい原因は、日本の道路は狭く、しかも交差点が多くて、ちまちまと止まらなければいけないので、都市を通る車の平均速度が遅いわけです。

先ほどおっしゃったように、鉄道等についての混雑税は人についてはクリアできますけれども、これだけ集中してくるとまたいずれ物流の問題が出てくることは避けられない。いますでにこれだけひどいわけです。そういう意味で道路のシステム自体も考え直さないといけない。しかし、ハード面を抜本的に改造せずに、小さい改革でそれが本当にできるのか。北京を見てそういうことを考えたのですが、その点はいかがでしょうか。

八田 北京の物流というのは道路がいいわけです。ところが同じことが札幌で行われていないんです。札幌の道路はけっこういいのですが、混雑

だらけなんです。それから地下鉄への奨励も行われなくて、札幌は地下鉄が減っています。だから都市の基本構造の違いはどこかという、政策にあるのではないかと思います。東京の場合、鉄道については価格ですぐできますけれども、道路に対して、特に街路に対してどうするのかということがよく言われます。建設省の人は、とにかく町が小さいし道が小さいから、道を大きくするまで容積率を大きくするわけにはいきませんという。特に物流というのは、たとえば住宅ができれば宅配便も来なければいけないわけで宅配便も増えるし、通勤に使わないとしても車の量は増えるというわけです。

ではどうしたらいいか。都心の丸の内あたりを夜中に行ってみたらわかると思いますけれども、まったく交通がないんです。真っ暗という感じで何にもない。なぜ僕がよく行くかという、東京中央郵便局に締め切り間際に消印を押してもらうために行くけれども、せいぜいそのくらいの用で行くわけです。ということは時間帯でシフトできれば非常にうまくいきます。だから時間帯でシフトさせる方法がないのかという、もちろんロード・プライシングというのがあります。これはヨーロッパのいろいろな国の例で採用していますが、通るとそこにセンサーがあって、いつ通ったというので料金は後で取るという仕組みです。

それから多くの国でやりだしたのは、サテライトでどこを通ったかということです。それは必ずそうなると思いますけれども、もっと手軽なのはロンドンシティのやり方です。許可証がない場合には一定の時間には都心に入ってはいけない。入ったかどうかを見るのはカメラで撮って見ます。小さなトラックにカメラを付けて、時間に行ってナンバープレート撮る。ものすごくローテクだけど、それが非常にうまくいきました。都心ではお金さえ払ってライセンスを取ればピーク時間に物流をやってもいい。そうでなかったらオフピークにやってもらいたい。そういう仕組みを採用する必要があります。

それからばくは怠け者だから東京駅に降りると、お金がないくせに時間

がないからといって大手町までタクシーに乗ってしまう。そういう怠け者の人はほかにもいると思いますけれども、それが、たとえば2分おきに電気自動車がぐるぐる回っているということになると、タクシーを利用しなくてすむ。たとえばデパートの中ではエレベーターだってお金を取らないし、エスカレーターだって取らない。それと似たようなもので、高層ビルを建てると固定資産税としてもものすごく収入が上がりますから、そのほんの一部を使って、そういうただの電気自動車をぐるぐる回せば、交通量は改善されます。

そういうようなソフト面の改革をやると、結果的にはロンドンの許可証みたいにお金を取ることになりますけれども、高いところから道を広げていく、あるいは地下に道を造るということをやっていただきたいと思います。

質問者 トラックは夜間しか北京の町の中に入れないんです。だから昼間はタクシーとか乗用車だけで、夜間はトラックという具合に使い分けているわけです。

司会者 ほかに質問されたい方がいましたらぜひ挙手をしていただきたいと思います。

質問者 社会学部社会学科1年の井上と申します。いま聞いたなかで集積が非常に重要だということですが、そのなかで鉄道の混雑を解消するためにピーク時に高い料金を取ることを提案されていました。そうすると、たとえばピーク時はなぜピークかという、その時間に需要があるからというか、その時間に集積することによって一番生産性が高いからという理由があると思います。つまり、ピーク時に高い料金を取るによって分散させることが重要だとおっしゃったのですが、それによって生産性の効率が上がったたり下がったりすることについてはどのような懸念があるのか教えていただきたいと思います。

八田 すばらしい質問で、経済学部には転部されればいいのかと思います。今の問題は答えられるところと答えられないところがありま

す。会社にとってみんな9時に来てくれると非常に助かるというところがあります。もちろんコピーを取るだけの人が1時間遅れても大して問題はないかもしれないけれども、会議をするときに9時にぴちっと来てくれると非常に助かる面があります。でもそんなにメリットはないかもしれない。メリットがある人も9時だし、めちゃくちゃにメリットがある人も9時だし、そうでなくて、ちょっとほかにならずらしても大したことはないという人も9時に来ている。メリットの違う人たちが9時に来ている。それに対して混雑時に彼らが電車に乗ると、確実にほかの人に迷惑をかける。要するにもう1人乗ることによって混雑を起こして、ほかの人に迷惑をかける。ところがほかの人に対する迷惑料をだれも負担していないわけです。

たとえば会社が通勤手当を払うなり何なりで、ピーク時に事業を始めることは非常に金がかかるということになると、こちら側のメリットとデメリットを勘案して、この人は9時に出てほしい、この人はもう少し後でもいいという振り分けをやり始める。それからどうしてもみんな来なければいけない場合は9時ではなくて8時に始業するという選択をするかもしれない。だから今のところの問題はベネフィットのほうは高いのも低いのもあるけれども、コストのほうが会社が負担しないものだから、すべてが一斉に9時にやっていたという側面があった。

では答えられない側面は何かというと、すべての会社が9時に働くことによって、ほかの会社も利益を得ています。要するにみんなが一斉に9時に始まることでほかの会社も利益を得るということはもともと考慮していないから、町全体で一緒に始めることの利益が失われるという側面はあるかもしれない。そのへんは判断の問題、決めの問題だと思います。

司会者 ほかにご質問のある方。

質問者 経済学部3年の増井と申します。八田先生は、交通費がかかるから効率をよくして、いろいろな集積をしていく。それで交通費がかからないとか時間がかからないということで結果的に効率がよくなったり、ニューヨークにすぐ行けるとかそういうことになって、経済圏がなくなって

いくのではないかというようなことをおっしゃっていました。僕はそれを聞いて、そういうことが起こっていったら、果たして地域に行く人がどのくらいいるのかとか、それをしてしまったことで日本の経済の再生はあるのかという素朴な疑問があります。また、たとえば3時間で移動できるような技術が発明された場合、それなりのエネルギー消費も大きいと思います。そういうことで社会的な負担という面で問題が出てくると思いますが、その点についてはどうお考えですか。

八田 「国土の均衡ある発展」ということは根本的にはあり得ないと思います。要するに地方もずっと人口が増え続けて、それで国全体が豊かになるということはないと思います。だからそれはそれで一つの選択です。要するにみんな貧乏でもいいから、地方にみんな住もうというのも選択です。それをやるのか。石炭のところにとずっと人を残しておいて、石油はもう輸入しないことにしようというのも一つの選択です。それが本当に長い目で見ていいことなのかということが一つあります。これは国民が選ぶことです。

もう一つの側面は、こういうことがあります。先ほどのパワーポイントで見たように、集中というのは東京だけに集中するわけではありません。少なくとも地方中枢都市の非常に重要な役割は今の段階では果たしているし、これからいろいろなコミュニケーション手段が発達すると、集中だけではなくて分散の側面もあります。今までのところはとにかく東京を無理やり抑えてきた。それを何とか自然なところまで戻そうということですが、それを東京だけにするわけです。たけど一番重要なことは、東京と地方の行き来をしやすくし、機能分担するということです。特に東京の人にとっては何も週末ずっと東京にいる必要はないわけで、バケーションを取って田舎に行きたい人は山ほどいるわけです。それがどこも渋滞している。交通が渋滞する。羽田はたとえばタクシーで都心から20分で行きます。それがモノレールに乗り換えて鈍行で行って、そしてまた浜松町でということですが、

それがもし東京駅と羽田が一発の直行便で結ばれるとします。たとえばいま新幹線は品川と羽田の途中に車庫がありますから、新幹線をちょっと延ばして、羽田から東京駅まで10分で来れる、15分で来れるということになると、全員田舎の人は助かる。全地方の人は地方に住みながら東京に来れるようになる。東京の老人が地方に老後住んで、そして東京の子どもたちを訪ねてくるということができる。だから東京と地方を結ぶ結び目をもっと楽にするということで、恐らく都市間の機能分担がもっと可能になる。今はそれが非常にやりにくいわけです。そこで滞りがあるという状態にあるわけです。

僕の答えはその二つです。全部の人口が張りついてそのまま成長するということはありません。だからある種の集中とかそういうことが起きなければいけない。だけど地方間で人々が行ったり来たりしやすいような場所にすることによって、地方はそれぞれの特色を出していけるわけです。

質問者 経済学部の新原でございます。私は労働経済学が専門なので、その点から一つおうかがいしたいと思います。最近私は大田区の中小企業というか、零細企業のことを調べているのですが、数が激減してきていまして、将来どうなっていくのかなということで心配しています。大田区のほうもいろいろな検討をしているのですが、二つほど懸念されることがあります。一つは、インターネットの発展で大田区の高度な技術を支えている試作品生産……。大企業からいろいろな試作を依頼されて、設計とか試作をやるのですが、インターネットを使いますと、大田区周辺でやっていると必要がなくなって、クラスターが必要なくなってくることがあります。インドのバンガロールみたいな、とんでもないところに別の新しい集積が発生してしまうかもわからないということです。大田区のクラスターはこれで終わってしまうかもしれないということが心配されます。

もう一つは、集積を支えているのは人なんです。local labor market というか、地域の労働市場で、マーシャルが言っている外部性の一番大きなものは、地域労働市場に企業のほうも依存しているし、労働者のほうもた

くさんの零細企業、中小企業が集中しているということで、ある意味で安定した雇用のなかで生涯を送れるということです。ところがいま少子・高齢化とかいろいろなことがあって、中小企業で機械工として働いていこうという後継者が、社長さんも含めてそうなんですけれども、息子が跡を継がないということがある。労働者もほとんど外国人労働者依存型になりつつある。

そうすると熟練工というのはかなり時間をかけて養成しなければならないのですが、もしかしたらもう労働市場を維持していくことが不可能になってきて、おのずと蒲田は自然死していくのではないかというような感じがいたします。そうすると中小企業が消滅していくということになりますと、東京も政府と大企業の本社しかない、あとは東大とか、非常につまらない町になるというか、ビルだけの町になってしまう。江戸時代から続いている江戸の楽しい町も、お祭りもみんななくなってしまう。文化もなくなってしまうのではないかというようなことです。その点で先生は東京都の中小企業の運命というか、集積地をどういうふうに考えられているかお聞きしたいと思います。

八田 中小企業というのは一番栄枯盛衰の激しいところで、たとえば中央線沿いにアニメの企業が山ほどできたわけですが、あれは別に政府がつくれといったわけでもないし、ここにつくれと大企業が言ったわけではない。要するに世界に冠たる産業が中央線沿いにできているわけです。それから IT 関係の企業は、ビットバレーはあまりうまくいきませんでしたけれども、どこにできるかわからない。そういう新しい企業がこういう集積のある町だからできると思います。それは何も最初から大手町の真ん中にできるわけではない。やはり中央線沿いだとか井の頭線沿いとか、ふつうに考えたら住宅地というようなところから始まる。しかしだんだん出世していったら、ライブドアみたいに真ん中に移ってくる。そういうことなんです。そうやって新しい産業が伸びる以上、古い産業は衰退していかなければいけない。

私はいま神楽坂に住んでいるのですが、お祭りは盛んです。そして外国人もいっぱいおみこしを担いでいるし、女性も担いでいる。要するに昔と違った人たちが維持している。ただ、どこでも阿波踊りをやっているのは気に食わない。あのへんはどここの通りでも秋祭りでは阿波踊りをやっています。それでもまさに中小企業というのはベンチャー企業であるべきで、古いものはすたれていって、新しいものが出て行くということだと思います。東京のような集積のある町がそういうものを育てることができると思います。

司会者 だいぶ時間が超過しておりますが、最後にもう一つだけ質問を受け付けたいと思いますが、いかがでしょうか。

質問者 経済学部2年のシノハラです。すばらしい案でとても共感したのですが、これらはいったいどうしたら実施されるようになるのでしょうか。

八田 それは皆さんが政府に入ったり、いろいろものを書いたりしていただきたいと思います。いろいろありますけれども、どこでも抵抗だらけだけど、たとえばピークロード・プライシング、ピーク時に高く取って、オフピークに安くするというと、国土交通省の担当のお役人が、総括原価主義だから全体で儲けさえしなければ、それは今の法律でできると言います。だけど儲けがなければそんなものはやりません。だからもしピーク時に高い料金を取って混雑を抑制するならば、そこから取ったお金の一部は必ずオフピークを安くするのに使い、一部は輸送力の増強に使うけれども、たとえば10%はその会社の株主が儲けてもいいということにしたら、どこの鉄道会社もそういうことをやります。ところが、そうすることは今までの鉄道料金の既成の原則である総括原価主義から離れなければいけないから、お役人にとっては怖くて仕方がない。それが今の現状です。

だから本質的にはこういうものがいいということとは理解できるけれども、そういうときインセンティブをつけることが今までの体系を壊してしまうからいやなわけです。ですからできれば勇敢な人がどんどん法学部に

行って、今までの法学部の石頭を打ち破ってくださいと、世の中よくなってくると思います。法学部がどうも世の中の敵です。(笑)

閉 会

司会者 どうもありがとうございました。時間がだいふ過ぎてしまいましたのでこれで終わりにしますが、最後に八田先生にもう一度盛大な拍手をよろしくお願いいたします。(拍手)